

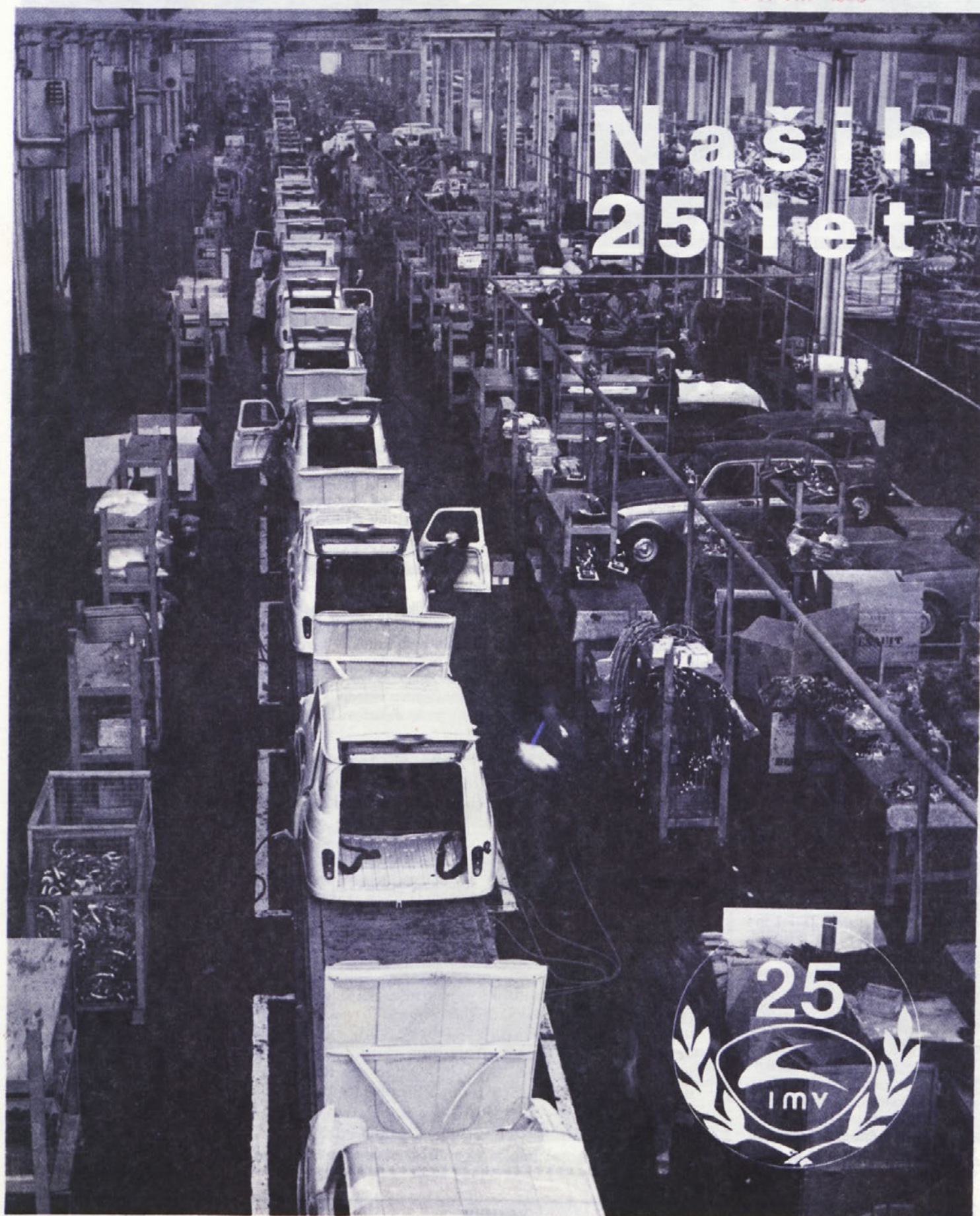


# KURIR

Novo mesto,  
25. november 1980  
Leto X. Številka 18

časopis kolektiva industrije motornih vozil

27. XI. 1980



## Naših 25 let







(Nadaljevanje z 2. str.)

na Dansko in na Švedsko. To je bil prvi jugoslovanski izvoz avtomobilov na zahodnoevropski trg.

Med specialnimi izvedbami je potrebno posebej opozoriti na sanitetni avtomobil. Zdravstvena služba ČSSR je v letih 1964/65 kupila 1200 naših sanitetov in z njimi opremila celotno reševalno službo v državi.

Leta 1962 je IMV ponovno začela z montažo osebnih avtomobilov, vendar smo spričo težke devizne situacije montažo spet opustili.

Zaradi tega smo vse moči osredotočili na izpopolnjevanje dostavnega vozila. Zastareli dvotaktni motor se je umaknil štiritaktnemu, 1600 kubičnemu motorju firme BLMC, katerega smo začeli vgrajevati v rekonstruirana vozila. Sklenitev kooperacijske pogodbe s firmo BLMC je pogojevala nadaljnjo izgradnjo proizvodnih zmogljivosti. Tako kot do tedaj smo se izključno z lastnimi sredstvi lo-

tili izgradnje nove tovarniške hale. Denarja ni bilo nikdar dovolj, zato smo se morali prilagoditi razmeram: gradili smo po etapah z začasnimi in improviziranimi rešitvami. Vse, kar smo naredili, je moralo takoj v proizvodni proces, vse je bilo podrejeno ustvarjanju dohodka, s katerim bi lahko nadaljevali izgradnjo.

### Rodi se domača avtomobilska prikolica

Čedalje težji pogoji deviznega poslovanja, pogojenost uvoza z izvozom in še cela vrsta drugih problemov so nas prisilili k razmišljanju o primernem dopolnilnem programu, ki bi se najlažje vključil v naše proizvodno-tehnološke zmogljivosti. Vsestranska analiza trga je pokazala, da je to avtomobilska prikolica.

Časa za nepotrebna razmišljanja ni bilo. Od odločitve do izdelave prototipa so minili skromni trije meseci, tri dni pred otvoritvijo salona caravanov v Stockholmu pa smo naredili prvo prikolico. Vodja konstrukcijskega biroja jo je osebno peljal na sejem in med vožnjo testiral vozne sposobnosti. Takšni časi so pač bili!

### IMV ADRIA caravan je osvojil Evropo

Ta naš ADRIA caravan je vzbudil veliko zanimanje, zlasti pa je vzbudila pozornost ter-



Montirali smo tudi priljubljene „esarje“ (Auto-Union 1000 S) – pogled na tovarniško dvorišče v decembru 1961.

mična izolacija, posebej izdelana za skandinavske pogoje. Dobili smo prvo naročilo za 300 caravanov za naslednjo sezono. Pisalo se je leto 1965.

Hitro smo organizirali proizvodnjo in že leta 1966 smo izdelali 370 prikolic. Razumljivo, da se nismo omejili le na Skandinavijo, kateri smo sicer namenjali največjo pozornost. Za trg smo začeli prvi v Evropi vgrajevati okna z dvojno zasteklitvijo, kar so povzeli tudi drugi proizvajalci.

Krepitev prodajne organizacije v Evropi nam je omogočala stoodstotno povečanje proizvodnje prikolic iz leta v leto. Prilagajali smo se vsem specifičnostim trga in tako smo postali že leta 1972 največji proizvajalec prikolic v Evropi. K temu

uspehu sta med drugim prispevali dve pomembni odločitvi:

– organizirati lastno prodajno organizacijo v vseh zahodnoevropskih deželah z namenom, da bi si zagotovili redno proizvodnjo in prodajo skozi vse leto in ne le v poletni sezoni, in

– organizirati montažno tovarno v Belgiji ter se tako izogniti velikim transportnim in carinskim stroškom, ki so pomembno vplivali na plasman zlasti v bolj oddaljenih deželah skupnega evropskega trga, ki imajo sicer zelo razvito lastno proizvodnjo caravanov.

Vse IMV prikolice smo začeli in jih še danes prodajamo v svetu pod imenom IMV ADRIA

(Nadaljevanje na 4. str.)



Prvi posnetek prototipa novega avtomobila domače izdelave (v sredini fotografije) takoj po dogotovitvi pred jesenskim zagrebškim velesejmom 1958 (foto Drab).



Demonstracija dostavnih vozil DKW po Bosni in Hercegovini (leta 1956).

(Nadaljevanje s 3. str.)

caravan, ki je postalo sinonim uspešnosti in kvalitete v tej dejavnosti.

Nenehno povečevanje proizvodnje in potrebe po delavcih so ustvarile pogoje za vključitev drugih delovnih organizacij v proizvodni program IMV in omogočile pripojitev nekaterih manjših kolektivov iz sosednjih občin k IMV.

**Koperacijsko sodelovanje s skoraj 200 velikimi delovnimi organizacijami v SFRJ**

Tako je IMV ustvarila kooperacijsko sodelovanje z blizu 200



podjetje Podgorje Šentjernej in Remontni servis PIK Belje v Belem Manastiru na Hrvatskem. Že pred tem se nam je pripojil Agroservis Brežice, današnja druga tovarna avtomobilskih prikolic IMV v Jugoslaviji.

Razvoj treh osnovnih programov je narekoval potrebo po novi delitvi proizvodnje znotraj matične tovarne v Novem mestu in tudi med novoformiranimi obrati. Finalna proizvodnja prikolic je bila organizirana v Novem mestu in Brežicah, kjer smo zgradili sodobno tovarno. Dostavna vozila in osebni avtomobili, katere smo proizvajali na podlagi pogodbe z BLMC, so bili preseljeni v novo-zgrajeno halo. Vsi ostali zunanji obrati so dobili specializirane programe za proizvodnjo delov in sklopov, bodisi za avtomobile, bodisi za prikolice ali pa za oboje.

Zaradi gospodarskih in notranjepolitičnih problemov v tovarnah našega angleškega partnerja BLMC leta ni bil v stanju redno dobavljati dele za našo proizvodnjo, iz podobnih razlogov pa ni mogel odjemati naših protidobav. V takšnih razmerah smo pod pritiskom naše zakonodaje morali prekiniti neenakopravno sodelovanje z BLMC.

Prav takrat je ljubljanski Litostroj, ki se je usmeril v strojogradnjo, prenehal z montažo avtomobilov francoske tovarne Renault. Po temeljitih pogovorih smo podpisali pogodbo o prenosu kooperacijske pogodbe z Litostroja na IMV. S tem smo si odprli nove možnosti nadaljnega razvoja.

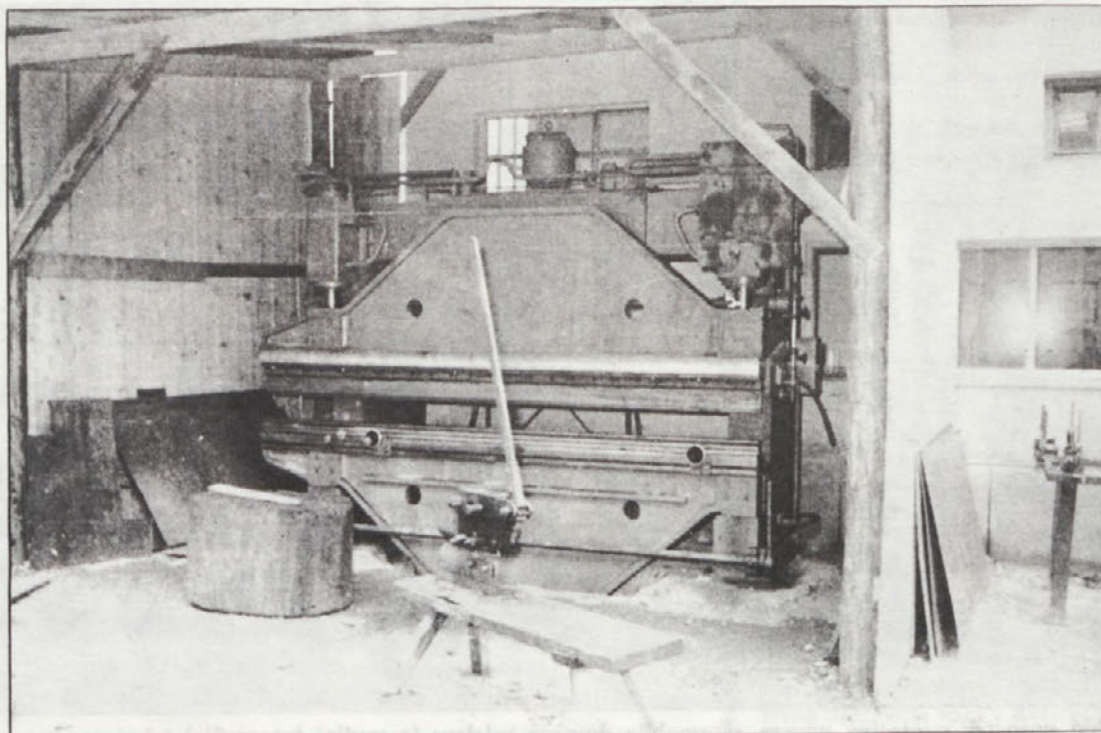
## Enakopravno sodelovanje s francoskim velikanom RENAULT

Začelo pa se je s težavami. V letu 1973 je ugasnila proizvodnja v kooperaciji z BLMC, priprave za proizvodnjo po pogodbi z Renaultom pa so se šele začele. Proizvodnja osebnih vozil je tega leta začasno popolnoma prenehala, zato je bilo to obdobje eno najtežjih za kolektiv IMV. Leta 1974 pa je že stekla organizirana in kontinuirana proizvodnja Renault 4 in Renault 12.

Ne samo proizvodni uspehi, tudi razvoj samoupravne organiziranosti IMV označuje leto 1974. Skladno ustavnim načelom je bila izpeljana celovita samoupravna, družbenoekonomska in družbenopolitična reorganizacija, ki je prinesla ob novih oblikah tudi novo vsebino v naše notranje odnose. V dvanajstih temeljnih organizacijah združenega dela so dejansko začeli nastajati pogoji za uresničevanje neodtujljive pravice delavca-odločanja o rezultatih njegovega dela. „Tovarne delavcem!“ nehuje biti le geslo.

Sodelovanje z Renaultom je zasnovana tako, da obvezuje oba partnerja k spoštovanju enakopravnosti v vseh zadevah skupnega interesa. Na bazi programa razvoja medsebojnih proizvodnih odnosov, pri čemer posebej izpostavljam protidobave Renaultu, smo izdelali elemente dolgoročnega investicijskega programa, katerega realizacija teče postopoma in v konj-

(Nadaljevanje na 5. str.)



Tudi to je bila proizvodnja: lesena klada, doma stesana klop . . .

# Tako smo rasli

Leto	skupni prihodek
1955	2.861.400,78
1956	2.928.597,87
1957	5.538.494,48
1958	5.708.070,95
1959	8.150.923,75
1960	11.066.192,02
1961	24.336.925,39
1962	30.882.155,37
1963	47.987.962,50
1964	62.608.655,86
1965	58.746.854,71
1966	85.913.818,58
1967	134.293.766,21
1968	228.615.465,33
1969	311.384.188,58
1970	522.255.057,82
1971	813.440.153,50
1972	989.372.109,36
1973	1,401.509.806,23
1974	1,944.357.738,49
1975	2,454.763.314,77
1976	3,121.826.650,96
1977	3,821.141.980,69
1978	4,022.859.670,75
1979	5,223.792.279,62
1980, 30. sept.	4,300.781.744,57



Jugoslovanska prikolica v Stockholmu leta 1965! Prvi veliki uspeh: naročilo 300 prikolic za naslednjo sezono.

porih v izgradnji kolektiva in prizadevanjih, da IMV dobi svoje mesto v družbenih razvojnih programih. Vedeli smo, da bodo vsa naša dotedanja in bodoča prizadevanja dobila svoj smisel in priznanje le pod pogojem, če bodo vtkana v celovit republiški razvoj.



## Vključeni smo v republiški srednjeročni načrt

Gospodarske razmere so postale čedalje bolj zaostrene, poslovanje s tujino pa vsak dan bolj zapleteno. Krepitev izvoza in jačanje pozicij na zunanjem trgu je postalo življenjskega pomena za IMV. Leta 1978 smo bili vključeni v republiški srednjeročni plan, s čemer smo pred družbo prevzeli obveznost, da uresničimo zahtevne naloge na področju krepitve proizvodnje in izvoza, ki naj bi ob koncu tega obdobja, leta 1980, dosegel številko 100 milijonov dolarjev. Obenem smo morali vlo-

žiti približno 4 milijarde dinarjev v izgradnjo kapacitet, ki bodo zagotovile možnosti optimalne proizvodnje za domači in tuji trg in omogočile kontinuirani razvoj v naslednjem srednjeročnem obdobju.

Dogodki iz zadnjih nekaj let so nam preveč blizu in so pravzaprav naša vsakdanjost, zato bi jih ne mogli uvrstiti v zgodovino. Kljub temu, da nekaterih planskih nalog nismo mogli povsem zaključiti v predvidenih rokih, pa ni razloga, da bi danes ne smeli z zadovoljstvom ugotoviti, da smo v izjemno resnih gospodarskih razmerah da-

(Nadaljevanje na 6. str.)

(Nadaljevanje s 4. str.)

kretno opredeljenih etapah, katerih končni cilj je izgradnja velike tovarne avtomobilov, ki naj bi l. 1985 izdelala 250.000 vozil in 50.000 avtomobilskih prikolic.

Pogled na nekajletno obdobje nazaj govori o izjemnih na-



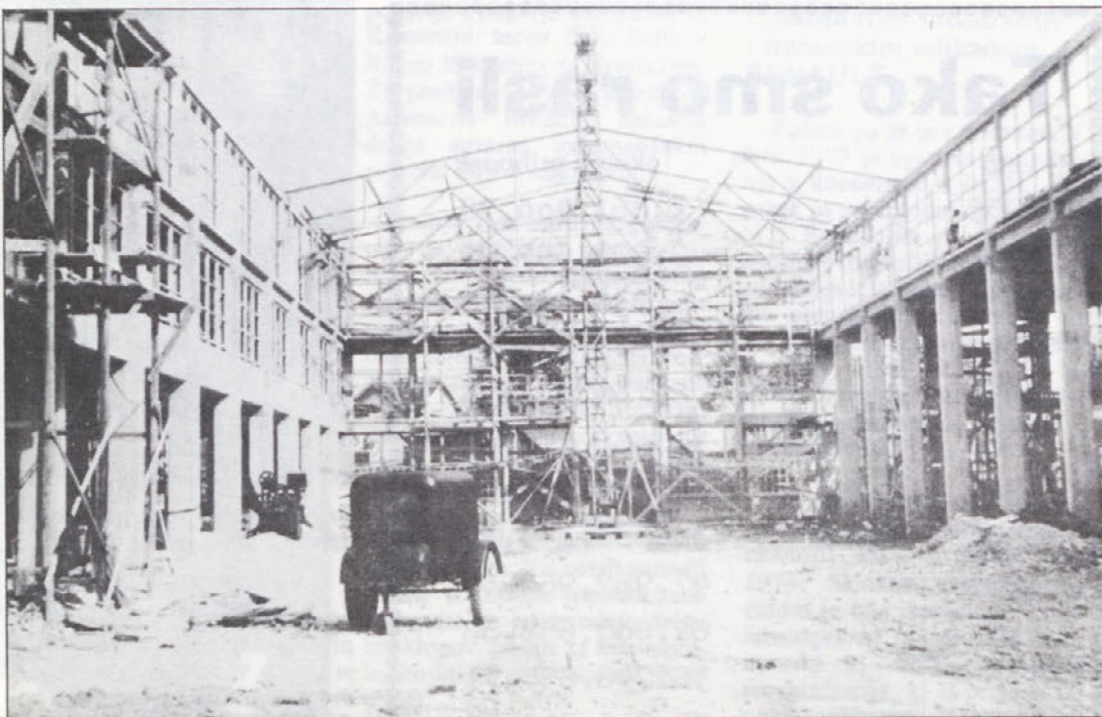
Prva prikolica na poti na evropsko sceno: njen konstruktor inž. Martin Sever jo je odpeljal na Švedsko kar sam (1965).



(Nadaljevanje s 5. str.)

našnjega časa uresničili morda največjo nalogo gospodarske stabilizacije: izpolnili smo obljubo, sprejeto 1978: naš izvoz bo v letošnjem letu krepko presegel 100 milijonov dolarjev.

To je naša pot, izpovedana na enega izmed tisočih načinov. Ni moč povedati niti delčka, kaj šele vsega, kar je vezano na ta kolektiv od časov majhne delavnice Agroservisa do Industrije motornih vozil danes, ko praznuje 25 let razvoja.

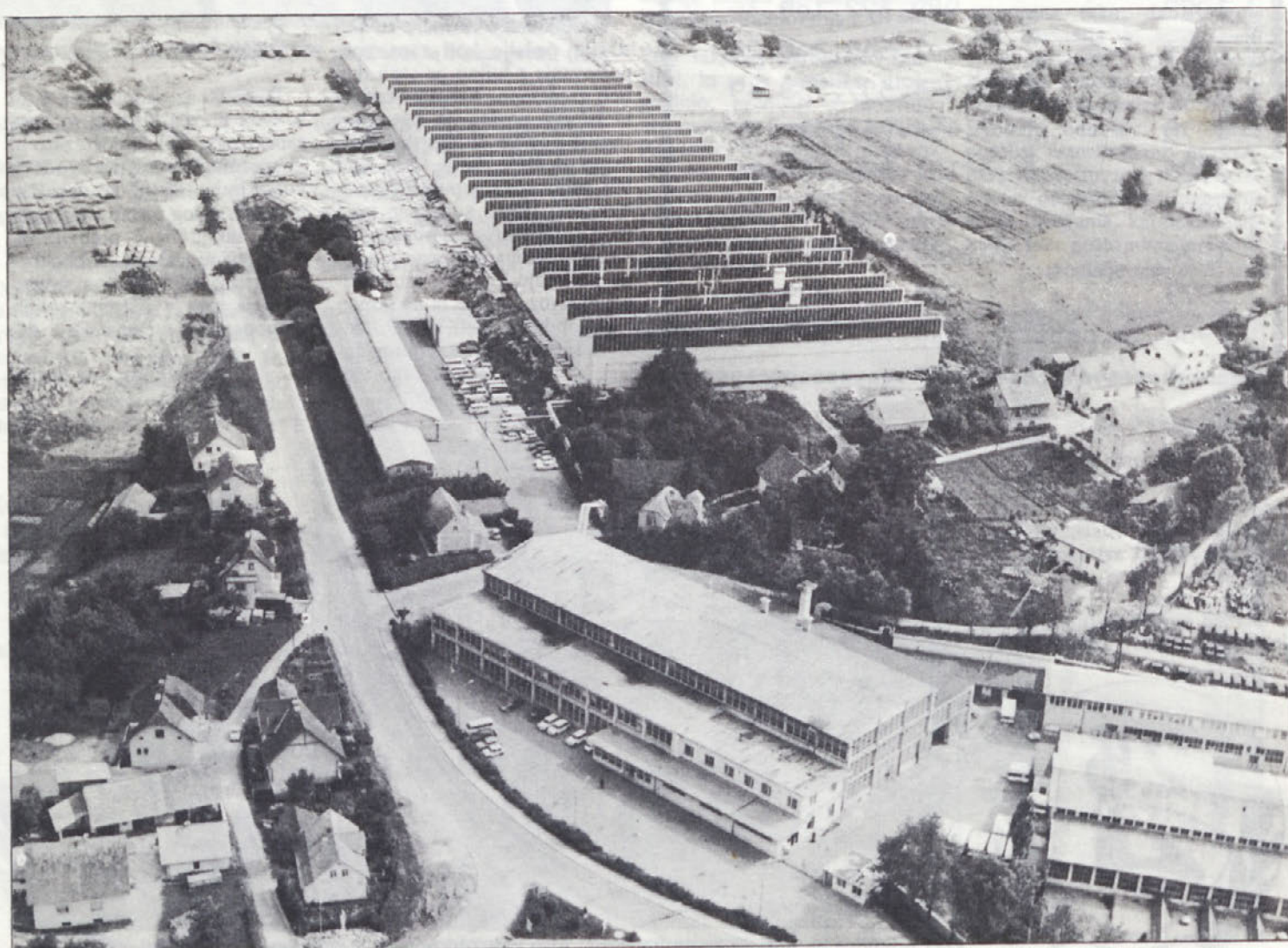


Pogled na začetek naše izgradnje: karosernica in lakirnica, danes prostori tovarne prikolic.

Upravičeno smo lahko ponosno na vse, kar smo z lastnim odpovedovanjem prispevali k razvoju družbe

in k nadaljevanju socialistične revolucije. Naj nam bo to spodbuda za prihodnjij, ko bomo brez našega

velikega vodje, tovariša Tita, vendar z njegovo vizijo lepše bodočnosti, stopali novim časom naproti.



Leto 1975: ob dvajseti obletnici obstoja IMV v Novem mestu.



Stane Kolenc



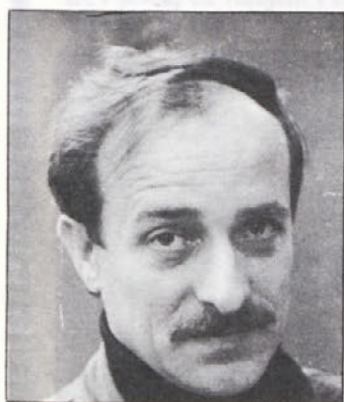
Jože Šinkovec



Jožica Okroglič



Stane Slapničar



Peter Levičar



Franc Podržaj



Jože Seničar



Jurij Levičnik

## Vam, ki ste začeli!

Danes naš kolektiv praznuje! Več kot šest tisoč delavcev dolenjskega velikana bo delovno proslavilo naš praznik, ki ni le obletnica v kroniki razvoja nekega kolektiva. V naših petindvajsetih letih, ki časovno ne predstavljajo niti delovnega veka enega samega človeka, so združeni nešteti dnevi in noči, meseci in leta, življenja in usode tisočev graditeljev našega včeraj, danes in jutri. Zato je tudi toliko težje najti besede, s katerimi bi se zahvalili vam, ki ste tako hrabro, odločno in vztrajno, ne glede na silna odpovedovanja, začeli graditi IMV.

Premagovali ste najhujše ovire, ko se je zdelo vse že brezupno in doživeli današnji dan v naših vrstah. Vam štirinajstim želimo izraziti najglobbo hvaležnost za vse, kar ste naredili sami,

enako pa tudi za spodbude, ki ste nam jih dajali v najtežjih trenutkih. S tem ste vgradili najlepši del sebe v nas, ki bomo nadaljevali vaše delo enako požrtvovalno. V tem vidimo jamstvo naše lepše skupne prihodnosti.

Naše tople misli hitijo tudi k tistim, ki jih danes ni več, ki so za vedno odšli iz naših vrst, vendar še vedno živijo v vaših in naših srcih kot pripadniki male četice štiriintridesetih iz „Agroservisa“.

Dragi jubilatje! Želimo vam, da bi še dolgo plodno in uspešno sodelovali v izgradnji kolektiva, da bi zdravi in zadovoljni proslavljali še mnoge delovne zmage in obletnice, ponosni na lastno delo in prepričani v pripravljenost vaših naslednikov, da nadaljujemo tam, kjer boste vi nehali!

DELAVCI IMV



Franc Šmid



Anton Hren



Milan Kukovec



Alojz Zupančič



Ivan Ferkolj



Anton Sladič



Jožica Okroglič

## Vztrajno in brez omahovanja

Kar verjeti ne morem, da so vsa ta leta tako hitro minila. Še danes mi je v živem spominu leto 1954, ko sem se kot 12. vpisala v seznam zaposlenih v Agroservisu. V majhnem kolektivu, kakršen je bil, smo vsi delali vse, čeprav sem se sama že od prvih dni ukvarjala s knjigovodstvom.

Z leti je kolektiv bliskovito rasel. Rodil se je prvi pravi jugoslovanski avto – naš kombi, zatem prikolice, osebni avtomobili... Vsa sredstva smo vlagali v razvoj, v produktivne naložbe. zaradi tega smo mi v takomimeno- vanih „spremljajočih“ službah vedno ostajali po malem v senci. Nismo imeli delo v njih pogojev, primanjkovalo je kadra, a je le nekako šlo. Z dobro voljo predvsem.

Zapletanje splošnih gospodarskih razmer se je vedno močno održalo tudi na IMV, tako kot danes. Večji kolektiv – večji problemi, smo si rekli in spet poprijeli za delo, saj drugega izhoda ni bilo. Mnogi nas kritizirajo, a mislim, da po krivici. Dejansko ni lahko urejati finance in celotno knjigovodstvo v času, ko da-

nes ne veš, kaj te čaka jutri. Kljub temu pa to ni razlog, da bi odnehali. Korajžno se je treba spoprijeti z vsemi težavami, kot smo se včasih.

Moje sporočilo mlajšim? Samo vztrajno in brez omahovanja. Dosedanji rezultati nas obvezujejo k temu!

JOŽICA OKROGLIČ  
DSSS

## Verujem v še lepši jutrišnji dan

Ko letos slavi naša delovna organizacija svojo 25-letnico obstoja in viharnega razvoja, se človeku nehote utrne misel na prehojeno pot in samorastniški vzpon v sam vrh jugoslovanske avtomobilske industrije.

Svojim spominom sem dal tak naslov pravzaprav zaradi tega, ker smo tako kot drugi tudi mi načrtovali svojo prihodnost in si vedno znova postavljali naloge za določena obdobja. Verjetno ni med nami nikogar od tistih delavcev, ki so že četrto stoletje pri IMV in ki bi lahko trdili, da si je že v prvih dneh obstoja naše tovarne predstavljal tako IMV kot je danes. Kljub temu, da so bili naši načrti vedno drzni in so se včasih zdeli vsem nam skoraj nedosegljivi. Bili smo vztrajni, trmasti in tako smo



## Bilo je težko, a lepo...

dočakali ta srečanja z našo prihodnostjo. Skoraj vedno je bilo to srečanje tako, kot smo si ga zamislili in načrtovali.

Pred našimi očmi je iz dneva v dan, iz leta v leto rasla in se razvijala avtomobilska industrija, ki je v ponos ne samo nam, ki v njej delamo, ampak tudi širši družbeni skupnosti. Žuljave roke dolenjskega kmeta so znale prijeti tudi za tako delo, kot je proizvodnja avtomobilov in prikolic, ki jih danes, 25 let kasneje, pozna ves svet. V tem obdobju sem kot mlad avtomehanik rasel in se razvijal tudi jaz. Tehnično in tehnološko vse bolj zahtevne naloge, ki so vsak dan stale pred nami, so od nas zahtevale tudi več znanja. Ob nenehnem delu v tovarni smo se izobraževali

na vseh področjih. Bili smo aktivni na delovnem mestu, v družbenopolitičnih organizacijah in v samoupravnih organih. V občinskih in republiških organih smo kot odborniki ali delegati zastopali interese razvijajočega se kolektiva ter tudi s tem pomagali premagovati ovire, ki jih ni bilo malo in še trajajo.

Ravno sedaj, torej za svojo 25-letnico, si je naš kolektiv zastavil eno največjih nalog v dosedanjem razvoju: izgraditi moderno tovarno, ki bo dajala kruh tisočim naših delavcev ter ponudila tržišču 150.000 avtomobilov in 50.000 prikolic na leto. Tudi ko bo ta cilj dosežen, se bomo srečali z našo prihodnostjo in prepričan sem, da bomo tako kot doslej tudi to prihodnost dočakali.

Kot dolgoletni delavec v IMV se s ponosom oziram na prehojeno pot. Vesel sem, da sem tudi sam s svojim delom vgradil kamen- (Nadaljevanje na 9. str.)



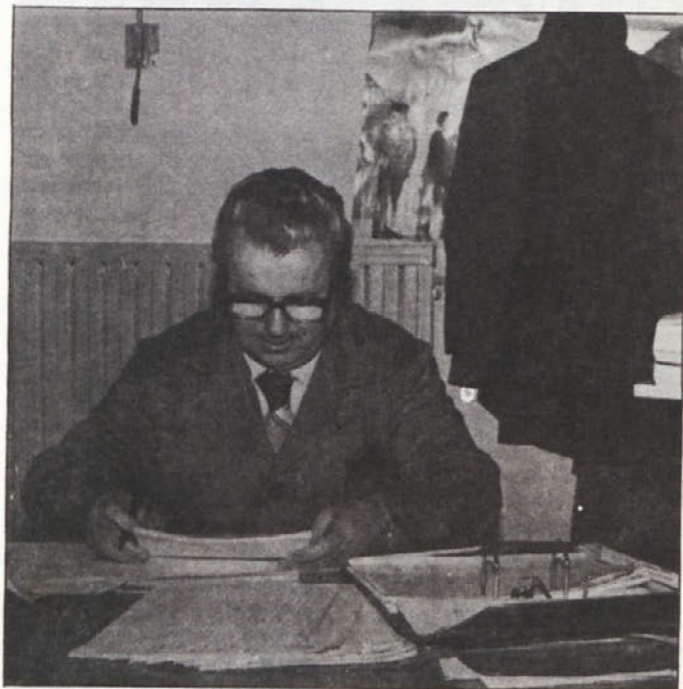
(Nadaljevanje z 8. str.)

ček v mozaik našega razvoja in mi ni žal za nobeno žrtev, ki sem jo temu razvoju namenil. Taki so tudi moji sodelavci, brez katerih danes IMV ne bi bil to kar je.

Namenoma nisem našteval vseh dolžnosti, ki sem jih opravljal v preteklih letih in tudi danes. To ni pomembno; pomembno je le to, da se čutim pravega zavednega IMV-jevca, da verujem v lepši jutri. To želim in pričaku-

jem od vseh nas, ki tu delamo, živimo in ustvarjamo. Le enotni in z jasnimi pogledi v prihodnost bomo premagovali vse ovire na naši poti, za katero smo in tudi sedaj dokazujemo, da je pravilna in vredna podpore slehernega člana našega 6000 članskega kolektiva, kot tudi celotne samoupravne socialistične skupnosti.

MILAN KUKOVEC  
TOZD TA



Milan Kukovec

## Tudi danes ni lahko

Ko sem prišel v podjetje, nas je bilo okoli dvajset. Delati sem začel v skladišču, pravzaprav v prostoru, kjer je bilo v kotu zbitih par plovov. Potem smo selili skladišča v barake in po raznih drugih prostorih izven podjetja, ki so bili oddaljeni tudi po pet in več kilometrov. Zaradi tega je bilo proizvodnji zelo težko dostavljati material. Z vprežno živino smo vozili motorje po snegu iz gradu Prežek v Cerov log, od tam pa s kamioni v Novo mesto. Stroje, težke štiri do šest ton, smo zlagali iz vagonov ročno. Takrat ni bilo ne dvigal ne viličarjev.



Petindvajset let v IMV ni bilo „rožnatih“. Ves čas je bilo treba zelo trdo delati. Tudi danes ni lahko, čeprav imamo boljše pogoje. Delo v skladišču je zahtevno in težko, čeprav je manj cenjeno od dela ostalih oddelkov.

JOŽE ŠINKOVEC  
TOZD TA

## Bil sem prvi strojni ključavničar

Kot strojni ključavničar sem prišel v podjetje Agroservis 20. marca 1955. Po krajšem testiranju, ki si ga je „privoščil“ takratni mojster Nace Pavlin, sem na vprašanje „Kaj znaš in kaj veš“ odgovoril kot iz topa. Izpraševal me je, kakšne navoje poznamo, kako vrtamo, če želimo vrezati takšen in zopet malo drugačen, večji navoj, o obsegu kroga, o Ludolfovem številu Pi itd. Po dveh letih prakse v „SKIP“ Vižmarje nad Ljubljano mi na vprašanja ni bilo težko odgovarjati. Po teoretičnem preizkusu sem izvedel, da sem odgovoril v redu. „Ne misli, da si s tem že sprejet!“ mi je zatrdil mojster Nace. Naj povem, da je bil ta prvi izpit zares opravljen.

Ko sem prišel v takratno mehanično delavnico, v kateri je bilo nekaj priročnega orodja, stružnica, poljska kovačnica na nožni pogon, namizni vrtni stroj, brusilni stroj, varilni transformator in autogeni varilni aparat-razvijalec, nas je bilo okoli štirinajst.

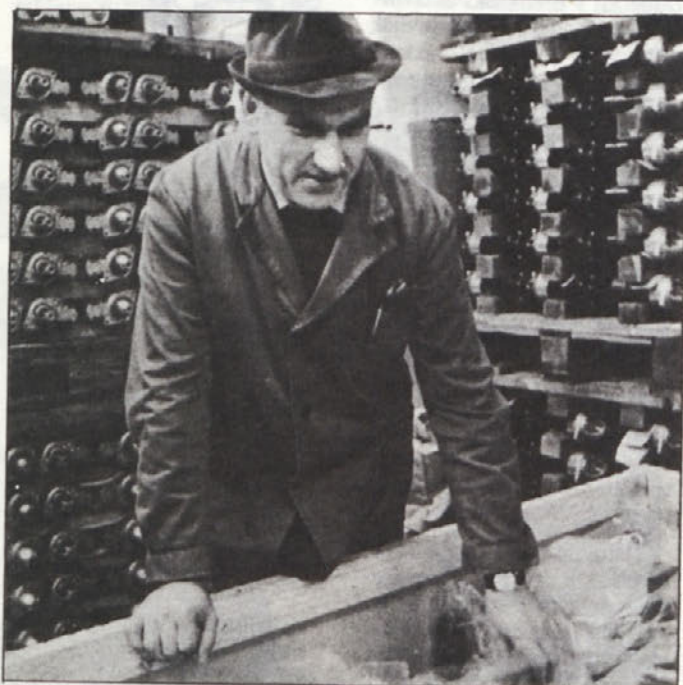
Bil sem prvi strojni ključavničar v podjetju. Pozneje, ko sem se v delavnici privadil delati kot strojni

ključavničar, mi je mojster zaupal pogon stare stružnice, ki je še do danes obratovala kot specialna stružnica le za nihalne ročice pri avtomobilu.

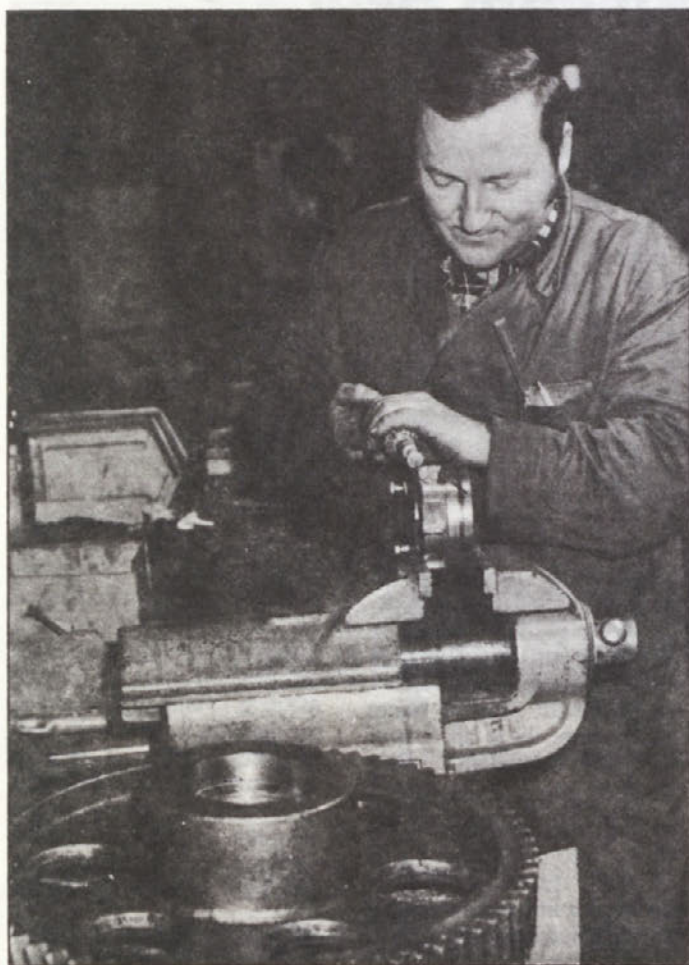
Ker se takrat še nismo pogovarjali o montaži avtomobilov, sem naredil prvi prototip travniških bran ter pozneje vse pripomočke in priprave za krivljenje zob na branah. Nekaj let pozneje, ko smo se začeli pogovarjati o avtomobilih in ko se je zbralo nekaj več ključavničarjev varilcev in kleparjev, smo se združili v Motomontažo. Vodja obrata Pušenik mi je predlagal, da prevzajem in ustanovim skladišče orodja. Ker je prihajalo vedno več orodja, ga je bilo treba prevzemati, popravljati in vzdrževati razne ročne strojčke. Napravil sem tudi prototip trtnih škarij kot stranski proizvod podjetja.

Tako delo mi je bilo všeč zlasti pri popravilu strojčkov. Izdeloval sem tudi razna orodja in priprave za prvi avtomobil kombi.

Pri širjenju podjetja in pri nabavi novih strojev se je (Nadaljevanje na 10. str.)



Jože Šinkovec



**Anton Hren**

(Nadaljevanje z 9. str.)

pokazala potreba po vzdrževalcih; zato sem bil leta 1961 dodeljen skupini za vzdrževanje strojev v podjetju. Pozneje so se oblikovali oddelki; v mehanski delavnici sem s sodelavci popravil avtomate, stružnice, razkalne stroje itd. Zelo nerad sem vzdrževal stiskalnice, vendar mi jih je takratni mojster (zdaj že pokojni) Štefan Zupančič najraje zaupal. Pri delu sem se izpopolnjeval. Upam si trditi, da po svoji krivdi v 25 letih nisem trikrat zamudil službe, „plavil“ pa sploh ne poznam.

Sedaj delam že nekaj let na vzdrževanju lahke presernice. Do letos sem imel mesto preddelavca I., zdaj sem izmenovodja v proizvodnji I – vzdrževanje strojev.

Delovno mesto mi je všeč, ne pa tudi prostor, opremljenost delavnice s stroji, ki so za tako intervencijo tekočega vzdrževanja potrebni in kar je najvažnejše: sodelavci, s katerimi si delimo delo, za svoje delo niso primerno nagajeni. To traja pri nekaterih tudi že 5 let.



Vzdrževalec strojev predstavlja pomembno vlogo v obratu. Veliko odgovornost nosi zlasti pri strojih, ki so nevarni za delavca, če niso brezhibni.

Znano nam je, da bomo nabavili še veliko strojev. Pri tem pa ne smemo pozabiti na mlade kadre, ki bodo prevzeli naše delo. Vajenci so pri nas vse od obstoja podjetja. Izučili so se, nekateri pa nadaljevali šolanje. Marsikateri vajenec se je izpopolnjeval v praktičnem znanju pod mojim nadzorstvom.

Toliko za sedaj, če mi bo sreča naklonjena, pa ob 30-letnici kaj več!

**ANTON HREN**  
TOZD TA – vzdrževanje  
proizvodnje I.

## Prazniki niso bili vedno dnevi počitka

Težko je urediti vtise in doživetja, ki jih človek preživi v delovnem okolju v 25 letih, posebno še, če se to okolje spreminja in širi na vseh področjih delovanja.

Prag delavnice tedanjega Agroservisa sem prestopil kot petnajstletni fant, željan, da se izučim avtomehanske obrti. Tedaj, ko sem prvič stopil pred mojstra, danes že pokojnega tovariša Mikliča, se mi je zdela delavnica velika in razsežna. Namenjena je bila popraviljanju takrat še redkih avtomobilov, traktorjev, motornih koles, gasilskih črpalk, biciklov ter drugih strojev in naprav, ki so sodile v popravilo avtomehanične in kovinske obrti.

Primerjava z delom delavcev tedaj in danes je vsekako težavna, vendar smo si vsi, ki smo delali prizadevali, da izpolnimo vse zaupane delovne naloge. Delovni dan se je velikokrat podaljševal, pa tudi nedelje in prazniki niso bili vedno dnevi počitka.

Ob delu velikokrat pozabljamo, da teče čas nezadržno naprej. Menim, da za človeka ni toliko pomembno, koliko časa prebije v nekem kolektivu. Pomembnejši se mi zdi delavecov prispevek v delu, v kolikšni meri vlaga svoje znanje, trud in sposobnosti v rast in moč kolektiva.

Z rastjo podjetja in z večjimi nalogami se zahteva tudi več znanja. Končal sem poklicno šolo in delovodsko šolo avtomehanske stroke.

Danes opravljam delo kontrolorja na vozilih R-4. Pri delu se srečujem z mnogimi problemi, ki nastajajo ob izdelavi naših vozil in z delom vseh nas, ki vplivamo na kvaliteto izdelka – vozila. Kot ocenjevalec kvalitete menim, da je kvaliteta naših izdelkov ogledalo naše samoupravne, tehnološke ter delovne organiziranosti in discipline.

**PETER LEVIČAR**  
TOZD TA



**Peter Levičar**

# Biti član delavskega sveta je bila takrat velika čast...



Stane Kolenc

Ko sedaj obujam spomine, kar ne morem verjeti, da je preteklo že 25 let od takrat, ko sem se 16. julija 1955 zaposlil v takratnem Agroservisu v Novem mestu. Po vrsti sem bil 25. V službo sem bil sprejet kot skunovodja. Skupina je z mano vred štela 4 delavce. Delali smo lesene modele za določena orodja (za čelno steno kombija DKW, zadnje in spodnje vogale, streho, blatniške koše itd.). Pogoji dela so bili v primerjavi z današnjimi težki, saj smo takrat praktično delali ročno. Takrat sem na mesec zaslužil okrog 110 din. To je bila za takratne čase kar lepa plača.

Po enem letu dela se je Agroservis preimenoval v Motomontažo. S preimenovanjem podjetja oziroma povečanjem sem bil razporejen tudi na drugo delovno mesto. Postal sem vodja 522. oddelka, v katerem smo montirali podvozje, vgrajevali motorje, montirali karoserijo itd. na takratne kombije DKW, ki so bili, kot se spomnim, prodani še „topli“. Na dan smo zmontirali 10 kombijev. Naj mimogrede omenim, da je bilo naše podjetje takrat zelo cenjeno. Prav tako smo bili na podjetje ponosni tudi delavci in smo delali z veliko zavestjo in ljubeznijo.

Leta 1957 sem bil izvoljen tudi v delavski svet in upravni odbor. Za tiste čase je bila ta izvolitev velika čast. Mandat je trajal 4 leta.

V teh štirih letih smo se dogovarjali o izgradnji nove proizvodne hale za sestavo karoserij. Zdi se mi in upam, da mi ne bo nihče zameril, če povem, da je bilo takrat bolj prijetno biti član DS kot danes. V sedanjem času

pogrešam predvsem odkritost ter zdrave in konstruktivne kritike.

Čez dobri dve leti se je podjetje preimenovalo v Industrijo motornih vozil Novo mesto. Takrat je kolektiv štel okrog 900 delavcev na čelu z generalnim direktorjem Jurijem Levičnikom, ki je bil pri podjetju že od ustanovitve.

Zadovolžili so me, da skupaj z ostalimi sodelavci postavim temelje prototipne delavnice za izdelavo vseh vrst lesenih modelov, ki smo jih potrebovali za odlivanje modelov. Spomnim se, da smo imeli največ težav z izdelavo lesenega modela za čelno steno kombija. Težave so nastopile zaradi izbokline žarometrov, odprtine vetrobranskega stekla in zaključka prednjih vrat. Zelo velikokrat smo ga dopolnjevali, seveda toliko časa, dokler ni bil povsem ustrezen. V začetku nas je bilo v prototipni delavnici 8, kmalu za tem pa že 20. V naši delavnici je bilo prijetno delati, ker smo se zelo dobro razumeli. Začeli smo se opremljati tudi s posebnimi namenskimi stroji. Najbolj smo bili veseli jeklene tuširne plošče in raznih merilnih instrumentov,

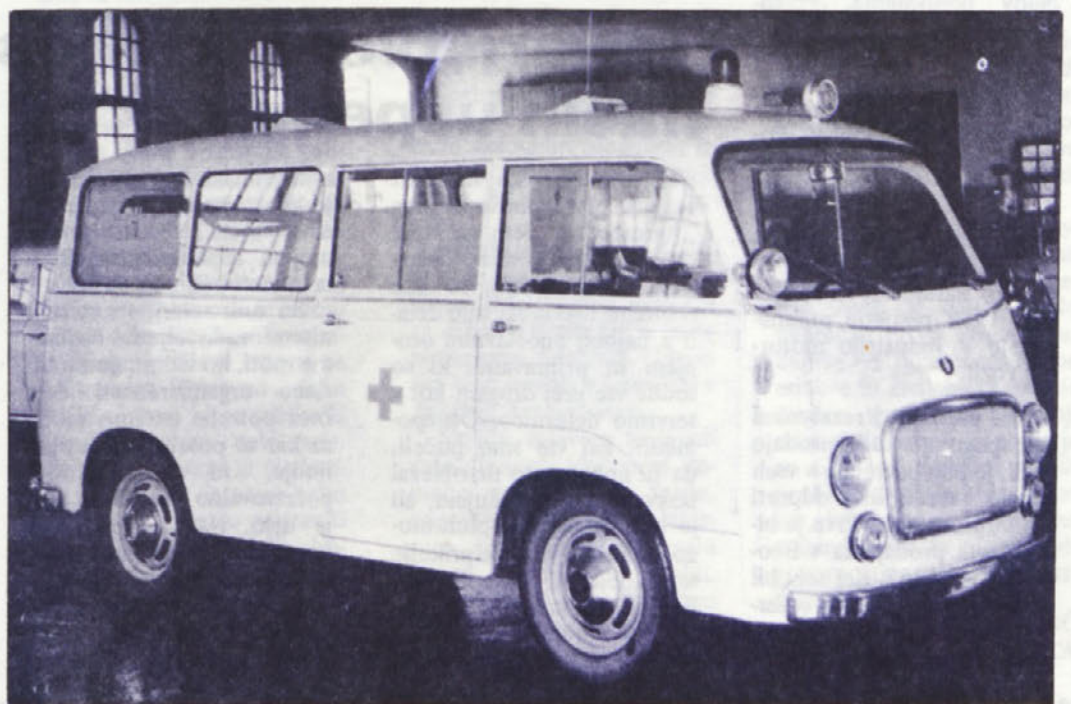
ki so bili potrebni za naše delo.

Okoli leta 1965 sem bil premeščen v oddelk za izdelavo stanovanjskih prikolic. Določen sem bil za obratovodjo oddelka. To delovno nalogo sem z veseljem sprejel. Prvemu tipu prikolice, ki smo jo izdelali, smo dali ime „Opatija“. Ta prikolica je bila tudi prva, ki so jo „pogruntali“ naši konstruktorji. Dobro je šla v promet. Največ smo jih izvozili na tuje. Na dan smo naredili pet prikolic. Kmalu za tem so se rojevali novi tipi prikolic od 375 do 450. Pri izdelavi smo imeli zaradi majhnih izkušenj razne težave, ki pa smo jih še kar hitro opravili.

Leta 1974 sem bil ponovno premeščen, tokrat na delovno mesto za vodjo izdelave prototipnih modelov v razvojnem oddelku. To delo opravljam še danes.

V času razvoja naše tovarne smo se srečevali z različnimi težavami, ki pa so jih vse prebrodili. Prepričan sem, da bomo tudi te, v katerih smo sedaj, 25-letnica obstoja naše tovarne je hkrati lahko tudi lepo izhodišče za akcijo.

STANE KOLENC



Naš sanitetni avtomobil! Kar 1200 smo jih izvozili v češkoslovaško republiko.

## Ni mi žal prehojene poti!

Ko gledam današnji razvoj tovarne, ne morem mimo tega, da se ne bi od časa do časa spomnil, kako sem pričel delati in koliko nas je bilo.

Leta 194 sem bil sprejet kot sedmi član kolektiva za prodajalca rezervnih delov v prodajalno, ki je bila v sklopu Agroservis. V začetku sva v prodajalni delala samo dva, kmalu pa smo bili trije. Prodajali smo splošne avtomobilске dele in kmetijske stroje. V sklopu prodajalne je bila tudi bencinska črpalka, kjer so prodajali gorivo in druge naftne derivate. Naj pripomnim, da je bila prodajalna za tiste čase zelo dobro založena z rezervnimi deli za razne tipe avtomobilov. Veliko časa nam je vzelo usklajevanje posameznih delov po tipih vozil, ker so bili katalogi zelo skromni. S tem pa sem si pridobil mnogo prakse za bodoče delo z rezervnimi deli, saj smo v tovarni večkrat menjali tip posameznega vozila. Prodajalna s črpalko je zelo hitro zaživela. Pridobila si je kupce iz bližnje in daljnje okolice, pa tudi iz raznih krajev Jugoslavije.

V takratnem Agroservisju je stekla montaža vozil, usluge pa so se postopoma zmanjševale in s tem v zvezi se je tudi prodaja rezervnih delov preusmerila. Prvenstveno smo morali oskrbovati tržišče z rezervnimi deli za doma montirana vozila, pa tudi z ostalo prodajo nismo v celoti prenehali. Poleg montaže osebnih vozil smo začeli proizvajati zaželeno dostavno vozilo za jugoslovanske potrebe. Proizvodnja in prodaja teh vozil je tako naraščala, da se je v letu 1959 podjetje preimenovalo v Industrijo motornih vozil.

Ker preskrba z rezervnimi deli pogojuje tudi prodajo vozil, je bilo potrebno v vseh večjih središčih odpreti lastne prodajalne. Prva je bila odprta prodajalna v Beogradu leta 1967. Ker sem bil odgovoren za prodajo rezervnih delov v tovarni, so me zadolžili, da uvedem ljudi v



Franc Šmid

prodajalnih v način poslovanja.

Sodeloval sem pri razmeščanju delov in urejanju prodajnega prostora v posameznih prodajalnih. Prodajalne, ki so bile osnovane v tem času, so: leta 1968 v Sarajevu, l. 1969 v Novem Sadu, l. 1970 v Nišu, l. 1972 v Zadru in l. 1973 v Ljubljani in Osijeku. Prodajalne sem pogosto obiskoval, da smo skupaj reševali probleme.

Leta 1975 sem bil razporejen na delovno mesto vodje prodaje gotovih izdelkov v Poslovalnici Novo me-

sto. S tem pa nisem prekinil preteklega dela, saj je prodajno skladišče rezervnih delov v sklopu prodajalne. Okolje je bilo res novo, a mi ni delalo posebnih težav, saj sem že prej spremljal potek prodaje gotovih izdelkov, pa tudi delavci so mi bili znani. V začetku je bila prodaja kolikor toliko umirjena in je normalno potekala. Potem so se začele pojavljati težave zaradi zastojev pri prodaji.

Pri tem se srečujemo s kupci, ki razumejo težko situacijo, mnogo pa je takih, ki vidijo samo sebe in jim za probleme tovarne ni mar. Prvi poslušamo kritike mi, ki

neposredno kontaktiramo z njimi. Trudimo se, da ne bi bili v očeh kupca neposlovni ter da ne bi izgubili zaupanja. To nam največkrat uspe, včasih pa tudi ne.

Mnogo se je v četrt stoletja zgradilo in moderniziralo, predvsem proizvodne dvorane. Pogoji dela so se močno izboljšali, največ v proizvodnji, manj pa v prodaji. Upam, da se bo to nadoknadilo v bližnji prihodnosti. Kupci me pogosto vprašujejo, kako da nismo uspeli zgraditi večjih poslovnih prostorov za prodajo rezervnih delov in gotovih izdelkov. Mislim, da bi bil tudi ta problem v bodočnosti rešljiv z združevanjem investicijskih sredstev na osnovi dohodkovnih odnosov.

V teh 25 letih sem se trudil in si zastavil nalogo, da bi bili s sodelavci enotni pri reševanju problemov. Koliko mi je to uspelo, pustim v presojo drugim. Ponošen sem na razvoj tovarne in ni mi žal za vse, kar sem prispeval v tem obdobju.

Prepričan sem, da bi bilo več jubilarov, če ne bi vmes posegla smrt in tragično odtrgala iz naše sredine dobrih sodelavcev in iskrenih prijateljev, tako Grašič Toneta, Škoda Pavleta, Hočevar Janeza in Bašelj Antona, s katerimi sem začel delati pred 25 leti in smo skupaj sodelovali vse do njihove prerane smrti.

FRANC ŠMID  
TOZD Commerce

## Tovarištvo-skrivnost vseh naših uspehov!

Že od dne, ko sem kot vajenec prvič prestopil prag „Agroservis“, sem vse svoje delo vezal na servisno dejavnost. Začetna leta so bila resnično težka, saj smo delali z najbolj enostavnim orodjem in pripravami, ki so sodile vse prej drugam kot v servisno delavnico. Ob spominih, kaj vse smo počeli, da bi noben avto ne obležal pokvarjen, se sprašujem, ali je bilo vse skupaj sploh mogoče. Zaradi vozil in prikolic sem „objadral“ skorajda vso Evropo v nekem divjem tempu, ko nihče ni vprašal za praznik ali prosti čas, ko se

nihče ni izmikal delu in ko je bilo tovarništvo največ, kar smo imeli. V tem je po mojem mnenju tudi skrivnost vseh naših uspehov.

So tudi stvari, s katerimi nisem zadovoljen. Najbolj me moti, ko vidim, da zaradi slabe organiziranosti dela brez potrebe trošimo moči, za kar so posebno občutljivi ljudje, ki se dejansko požrtvovalno vnašajo v svoje delo. Na tem področju bomo morali še marsikaj narediti, saj razvoj ne trpi pretiranih improvizacij.

S svojim delom sem zadovoljen, čeprav smo še po

njegovi naravi obsojeni na to, da poslušamo pripombe, nemalokrat pa tudi ostre kritike kupcev. Prav zaradi tega pa moramo svoje delo opravljati kar najbolj kvalitetno in korektno. To je najboljši most do kupca. Naj mi ne zamerijo, če tudi tokrat ponovim znano resnico, da se avto prodaja skozi servis. Bojim se, da se bomo s tem dejstvom kaj kmalu soočili.

Sem velik optimist, čeprav menim, da se moramo dobro zavedati realne težavnosti gospodarskih razmer, ki se z vsakim dnevom vedno  
(Nadaljevanje na 13. str.)

## Od kleparja v Agroservisu do tehnologa v TA

Ko so pred nekaj več kot 25 leti začeli graditi Agroservis, se je gradnja res začela s konjskimi močmi. Delal sem v raznih drugih krajih, ker v Novem mestu ni bilo veliko prostih delovnih mest. Občasno sem prihajal domov in gledal iz domače hiše, ki še danes stoji nad nekdanjim Agroservisom, kako počasi raste iz tal novo poslopje. Gradbinci so vsa dela opravili ročno, vse prevoze pa s konjsko vprego.

Avto je bil redkost, večina pa je bila starih, odsluženih in brez večje nosilnosti. Zemeljske nasipe so steptali z valji na konjsko vprego, ker parni valjar za tako delo ni bil primeren. Poleg Agroservisa so zgradili še bencinsko črpalko z trgovino in mlekarno. Oboje se je združilo z Motomontažo in kasneje prerاسlo v IMV.

Danes si delavci, stari 25 let, najbrž težko zamišljajo, kako se je gradilo in obnavljalo po končani vojni. Ob začetku gradnje Agroservisa so se v Novem mestu še

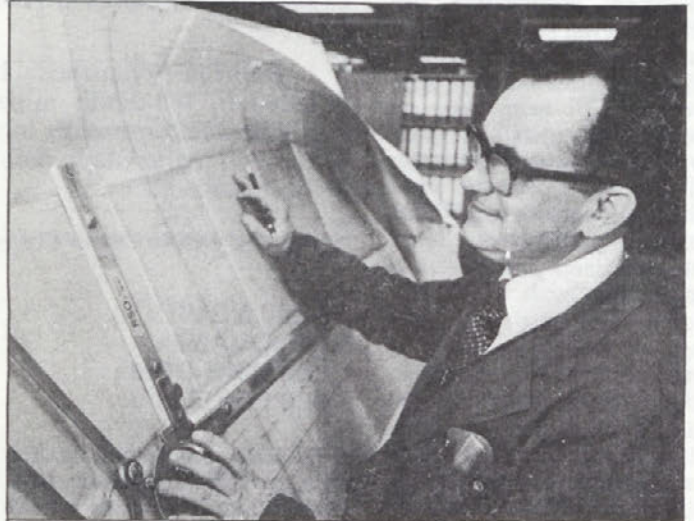
poznali sledovi vojne in bombardiranj. Ob Zagrebški cesti pred Agroservisom so še stale betonske piramide kot protitankovske ovire. Gradnjo sem gledal v začetku neprizadeto in niti na misel mi ni prišlo, da bom kdaj delal v Agroservisu in postal član pozneje več tiščlanskega kolektiva.

V Agroservisu so potrebovali kleparja. Ker sem se naveličal hoditi po svetu, sem se zaposlil doma. Čeprav Agroservis še ni bil dograjen, je v njem vseeno že obratovala mehanična delavnica. Zaposlenih je bilo kakih 20 ljudi, kar je predstavljalo takrat velik kolektiv. V podjetje sem prišel ravno na dan mladosti, zato sem si datum lahko zapomnil. Kakšnih posebnih veščin v avtokleparstvu nisem obvladal, pomembno pa je bilo, da sem znal vsaj za silo autogeno variti. Kmalu se je izkazalo, da obvladam to delo precej bolje od mehanikov; tako mi ni primanjkovalo dela na krpanju izpuhov, varenju blatnikov in spajkanju hladilnikov. Včasih sem vilil še kak ležaj. Kmalu mi je bilo delo bolj všeč kot prejšnje skakanje po terenu na strehah.

Še istega leta smo volili prvi delavski svet. Kolektiv je štel že okoli 35 ljudi, zato smo lahko volili delavski svet in upravni odbor. Tedaj smo se seznanili tudi z našim bodočim oziroma sedanjim direktorjem tov. Levičnikom.

Naslednje leto smo v prvi polovici leta začeli izdelovati še brane v zgornjih prostorih Agroservisa, čeprav ti še niso bili dograjeni. Dobili smo tudi nekaj razstavljenih avtomobilov DKW.

Malo sem bil presenečen, ko so me poklicali iz mehanične delavnice in mi zaupali nalogo izdelave kasona za poltovorno dostavno vozilo DKW, ki naj bi ga razstavili na Zagrebškem velesejmu. Dobil sem načrte in pločevino. Še danes ne vem, kako mi je takrat uspelo pripraviti prve pločevinske dele. Načrti so bili nemški, kar mi je povzročalo še dodatne težave. S pomočjo tov. Černelča, ki mi je bil pri tem delu



Anton Sladič

nekako nadrejen, smo le spravili „vkup“ prvi kason ter ga tudi postavili na avto. Vsa dela smo opravili ročno. Nismo imeli ne miznih škarij ne krivilnega stroja, tudi drugih pripomočkov ni bilo. Kason smo kovičili.

Podobno smo kasneje kmalu za kasonom izdelali prvi furgon. Škarje, krivilni stroj, prešo in elektro varilni aparat smo si izposodili v drugih podjetjih. Ker smo začeli iz nič, smo delali in se trudili, da bi dosegli jutri več in se postavili na lastne noge. Ko enkrat nekaj že imaš, hočeš vedno še nekaj več in tako ni čudno, da smo danes postali industrijski velikan.

Ne morem mimo dejstva, da smo imeli vseskozi tudi vodstvo, ki je vedelo, kaj hoče in kaj zmoremo vsi skupaj napraviti. Nismo si še oddahnili od zmage nad enim delovnim uspehom, že smo si naložili ali sprejeli drugo, še večjo delovno nalogo.

Nikoli se nismo zadovoljili z doseženim. Kmalu smo doma izdelali prve priprave za sestavo vozila DKW in še posamezne dele zanj. Odpreške smo prešali v Ljubljani v današnji Avtomontaži.

Število delavcev se je večalo. Izdelali smo prvo domačo karoserijo in šasijo, napravili prvo kolo in lakirnico ter se širili po vsem mestu in še vedno gradili. Nastala je prikolica, kjer sem imel spet polne roke dela na premi, nosilcih in rudah.

Nisem se namreč več vrnil v mehanično delavnico, ki smo jo kmalu ukiniili, saj smo potrebovali prostore za izdelavo našega novega vozila. V podjetje je prišlo še več kleparjev in drugih delavcev. Predvsem ta oddelek se je številčno najhitreje povečeval. Nekako „po sili“ sem postal vodja oddelka. Nekaj časa sem bil tehnolog, potem pa celih deset let vodja ekonomske enote, odkoder sem se ponovno vrnil v tehnološki oddelek. Tudi več predpostavljenih sem zamenjal ta čas in sploh mi je teh 25 let hitro poteklo. V teh letih sem se najmanj 20-krat selil, včasih sam, včasih pa s celim oddelkom. Kot kaže, selitev še ne bo kmalu konec.

Poskusil sem povedati le delček tistega, kar sem doživel v teh 25 letih in kakšen ogromen napredek smo dosegli prav na Dolenjskem, kjer pred vojno ni bilo nikakršne industrije.

Konji po mestu že zdavnaj ne vozijo več. Avtomobilov je povsod, kamor pogledaš. Avto je danes gibalo napredka in vir blagostanja, čeprav je naše medsebojne odnose in življenjske navade močno spremenil. Današnji odnosi delavcev do podjetja pa niso več taki kot so bili pred 25 leti, ker je danes vse, kar imamo, pridobljeno z manj truda in osebne odgovornosti vsakega posameznika.

ANTON SLADIČ  
TOZD TA



(Nadaljevanje z 12. str.)

bolj zastrujejo. Pa še nekaj: IMV v tem trenutku ne sme zastati. Moramo slediti razvoju avtomobilske industrije doma in v svetu. Prepričan sem, da imamo za to dovolj moči!

STANE SLAPNIČAR  
TOZD Commerce

# Najpomembnejši je človek

Nenehno povečevanje dohodka in števila zaposlenih kaže na stalen razvoj in porast proizvodnje vseh proizvodnih programov IMV. Ni nam treba podrobneje komentirati številnih dobro znanih pozitivnih strani bolj razvite, kvalitetno nove socialno-ekonomske in poklicne strukture prebivalstva. Mnogi prehajanje prebivalstva iz manj produktivnih v bolj produktivne dejavnosti in iz kmečkega v mestno okolje je v preteklem obdobju povzročilo večkratne pozitivne učinke. Zaradi tega sta se povečali proizvodnja in družbena storilnost dela, spremenili sta se kvalifikacijska in poklicna struktura zaposlenih in končno, spremenile so se materialne in kulturne možnosti življenja in dela delovnih ljudi kolektiva IMV.

Navedenim podatkom o razvoju proizvodnje, o spremembah notranje strukture, o povečanju zaposlenosti in storilnosti dela in drugih rezultatih moramo dodati tudi stalno prisotno skrb za povečanje osebnih dohodkov, ki so se kljub nenehnemu povečanju produktivnosti le postopoma približevali zastavljenim ciljem poprečja kovinsko-predelovalne industrije. Vsi podatki o gibanju osebnih dohodkov, kakor tudi številnih skladov kažejo na zelo dinamično večanje kupne moči vseh delovnih ljudi IMV. V teh, v glavnem novih razmerah, so nastale daljnosežne spremembe v vseh bistvenih elementih materialnega in kulturnega standarda delovnih ljudi.

Izboljšanje pogojev prebivanja, izobraževanja, zdravstvenega in socialnega varstva in širšega uporabljanja pridobitev kulturnega in znanstvenega napredka je izjemoma pomembna komponenta pri povečanju življenjske ravni, ki je bilo eno izmed bistvenih značilnosti naše celotne preteklo aktivnosti.

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

Delovna organizacija IMV prav gotovo po svojih izdelkih, tehničnih možnostih, številu zaposlenih, družbenoekonomskih in samoupravnih odnosih spada med najrazvitejše delovne organizacije v Sloveniji in Jugoslaviji.

## ŠE 500 NOVIH STANOVANJ IN SAMSKI DOM S 500 LEŽIŠČI

Posebno pomembna oblika razvoja družbenega standarda je stanovanjska gradnja, ki v IMV kljub določeni kontinuiteti postaja vedno obširnejša in kvalitetnejša. Stanovanjskim stolpičem, ki jih je IMV zgradil v preteklih letih, se je v letošnjem letu pridružil novo zgrajeno naselje na Žibertovem hribu, ki bo skoraj 100 družinam razrešilo njihove stanovanjske težave. Z združevanjem sredstev stanovanjskega sklada vseh TOZD DO IMV razrešujemo tudi naj-

bolj pereča kadrovska vprašanja.

Tudi s krediti za individualno gradnjo je IMV pomagal razrešiti nekaj sto stanovanjskih problemov naših delavcev.

Z gradnjo hotela za samce, čigar gradnja se začne še v letošnjem letu, bomo razrešili številne probleme prebivanja naših delavcev – samcev.

Število stanovanjskih problemov pa ne povečujemo z našim zavestnim in organiziranim prevozom delavcev. Tako smo v preteklih letih z dobro organiziranimi avtobusnimi prevozi premostili razdalje in približali delovno mesto. Iz oddaljenih vasi

in zaselkov ožjega in širšega področja Dolenjske vsak dan odhajajo redni avtobusi, ki omogočajo redno zaposlitev in uresničevanje drugih interesov in potrebo naših delovnih ljudi. Ob avtobusnih prevozi smo v letošnjem letu z izgradnjo industrijskega tira izkoristili tudi vlakovni prevoz, ki naše delavce vsak dan pripelje na tovarniško dvorišče.

## Za dobro prehrano med delom

V sestavni del družbenega standarda in ustvarjanje boljših pogojev dela naših delavcev uvrščamo tudi družbeno prehrano, ki mora na tej stopnji razvoja zagotavljati predvsem kvalitetno in ustrezno prehrano med delom. Zato vprašanjem družbene prehrane posvečamo precejšnjo pozornost in skrb, kar se tudi odraža v pozitivnih premikih, kljub temu da z doseženim še nismo zadovoljni.

(Nadaljevanje na 15. str.)



Nova stanovanja na Žibertovem hribu – pomemben element življenjske ravni naših delavcev. Letos bomo z njimi rešili pereča stanovanjska vprašanja pribl. sto družin iz IMV. V novem srednjeročnem planu bomo namenili posebno skrb nadaljevanju stanovanjske izgradnje, saj predvidevamo, da bomo zgradili 500 novih stanovanj in nov dom za samske delavce s 500 ležišči. Tudi v letih 1981–1985 bomo nudili nadaljnjo pomoč našim delavcem s posojili za dograditev stanovanjskih hiš in nakup stanovanj.





Naš camp v Pakoštanju je popolnoma upravičil vlaganja, hkrati pa je dobra osnova za nadaljnji razvoj tovrstnega počitnikovanja naših delavcev. Sindikat ima na tem področju obsežne načrte.

V preteklih letih smo z vsemi tozdi uspeli zagotoviti primerne prostore družbene prehrane.

Sodobnim jedilnicam v Brežicah, Šentjernej in Šmarjeti so se v preteklem letu pridružile še nove jedilnice v Belem Manastiru, na Suhorju in v Novem mestu. Novo zgrajeni prostori z novo opremo tako ustvarjajo solidne pogoje za zadovoljevanje potreb po prehrani med delom. Z nadaljnjim izgrajevanjem proizvodnih kapacitet pa bomo morali delavcem ostalih tozd zagotavljati primerne in ustrezne prostore družbene prehrane.

Razen izboljševanja prostorov družbene prehrane smo v preteklih letih skrbeli tudi za stalno izboljševanje kvalitete toplih obrokov. Prizadevali smo si za raznovrsten jedilnik, bogat po vsebini in kalorični vrednosti. Vpliv delavcev na oblikovanje jedilnika še ni zadovoljiv.

Zato bomo morali v bodoče v večji meri vključevati delavce tozd v pripravo jedilnika in skrbi za racionalno pripravo toplih obrokov.

### Zdrav oddih in prijetne počitnice

Z organizirano rekreacijo se delavci IMV ukvarjajo pravzaprav že 20 let. Vsa ta leta smo sodelovali v delavskih športnih igrah v občini Novo mesto in dosegali tudi solidne rezultate. Rekreacija se je med delavci posebej razvila v zadnjih letih, ko smo se te aktivnosti lotili načrtno in zavzeto. Pet let se srečujemo na športnih igrah motorne industrije Jugoslavije z delavci iz delovnih organizacij te branže, kot tudi na zimskih igrah slovenske avtomobilske industrije. V zimskem času imamo organizirano vadbo nekaterih športnih panog v telovadnicah in plavalne ter smučarske tečaje.

Z vedno večjim številom zaposlenih in s hitro rastjo kolektiva je nastala potreba tudi po organiziranem letnem oddihu za zaposlene delavce in njihove družine. V letu 1973 smo v sindikalni organizaciji sprejeli predlog, da na srednjem Jadranu poiščemo ustrezen prostor za namestitev naših počitniških prikolic. Predlog je bil hitro uresničen in tako so v letu

1974 v sestavi avtokampa „Pakoštane“ naši delavci že lahko preživeli letni oddih v lastnih počitniških kapacitetah. Število prikolic smo povečevali glede na potrebe, tako da imamo skupaj z manjšim centrom v Kaštelih na obali 330 ležišč.

### Bodočnost centra strokovnih sol

Vsi napor, da bi se razvila materialna in kadrovska osnova šolstva za potrebe našega sedanjega in bodočega razvoja, so dali izredno velike uspehe.

Uspeli smo izoblikovati sistem izobraževanja ter končno ustanovili center strokovnih sol, ki bo na podlagi naših načrtov in planov kadrovske potrebe izobraževal kadre različnih profilov in stopenj.

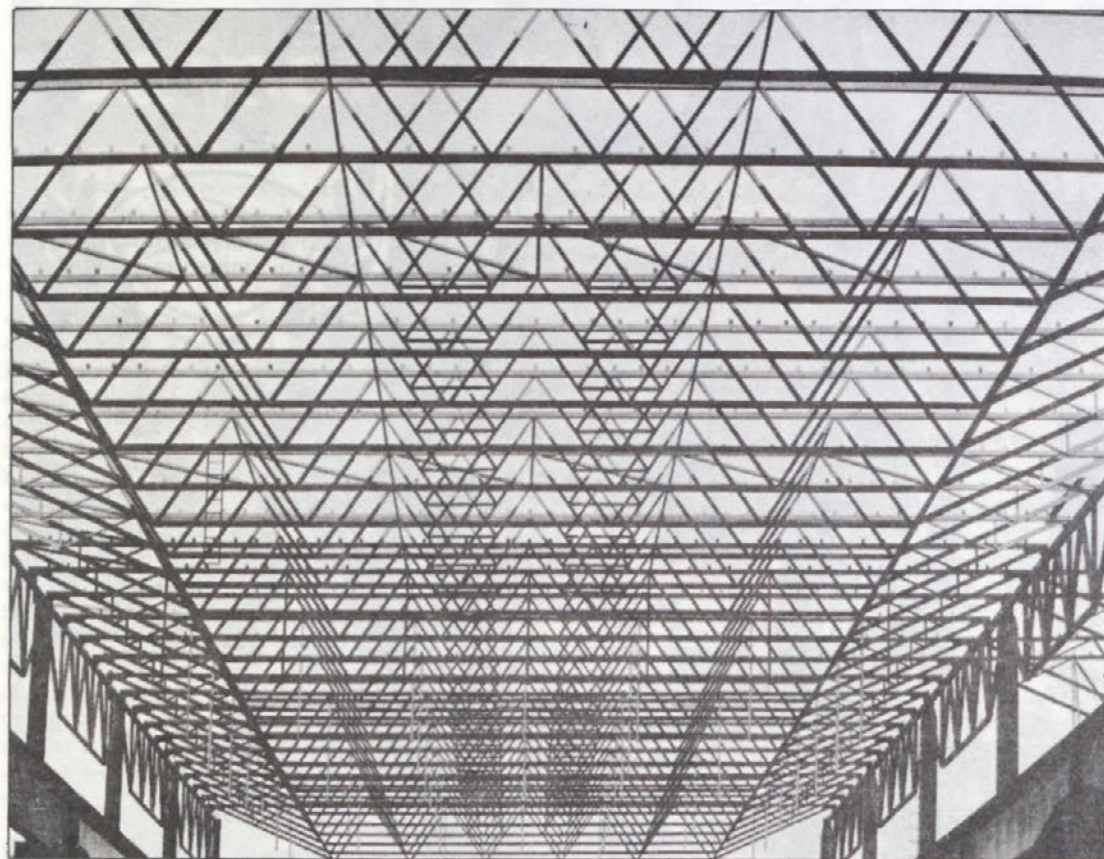
Hkrati s široko demokratizacijo izobraževalnega sistema smo veliko skrb posvečali tudi razvoju drugih aktivnosti, pomembnih za dvigovanje kulturne ravni naših delavcev in za uveljavljanje tistih kulturnih in umetniških vrednot, ki postajajo vsakdanja potreba intelektualno razvite osebnosti.

### Predvsem in vedno znova pa: varno delo!

Samoupravni organi, strokovne službe in družbenopolitične organizacije so v celotnem preteklem obdobju skrbale, da se skladno z razvojem proizvodnje zagotavljajo tudi sredstva in ustvarjajo boljši pogoji dela s stalnim odpravljanjem vzrokov, poškodb in obolenj na delu (varovalne naprave na strojih, zaščita pred nevarnimi materiali, ustvarjanje higiensko tehničnih pogojev za delo itd.).

Skrb za varstvo pri delu se odraža tudi v sprejetih predpisih in internih aktih, s katerimi urejamo in normativno opredeljujemo celotno področje varstva pri delu. Posebno zavzeto smo skrbeli za stalno izobraževanje in usposabljanje, kar se odraža v občutnem zniževanju vseh vrst poškodb na delu.

Čeprav še v nenajbolj ustreznih prostorih, vendar v neprimerno boljših pogojih deluje tudi obratna ambulanta, namenjena predvsem kurativni zdravstveni zaščiti. V letošnjem letu smo odpri še zobozdravstveno ambulanto.



Jeklena pajčevina danes – jutri varna streha za stotine novih delavcev v moderni proizvodnji.

## Jutrišnja obzorja

Od delavnice za vzdrževanje kmetijske mehanizacije je z veliko dobre volje, znanja in energije začela rasti Industrija motornih vozil Novo mesto. Programu proizvodnje dostavnih in osebnih avtomobilov, ki je bil jasno postavljen že pred 25 leti, smo ostali zvesti. Kot logična dopolnitev se je ob tem razvil program avtomobilskih stanovanjskih prikolic. Leta so minevala in naša delovna organizacija je rasla. Postala je znana po dostavnih avtomobilih, nato pa še po avtomobilskih stanovanjskih prikolicah ADRIA, doma in v tujini. Po 20 letih obstoja je razvoj prišel do meje, ko se je bilo potrebno odločiti kako naprej.

Odločili smo se. Sprejeli smo razvojni program za petletno plansko obdobje 1976 – 1980.

**V razvojnem programu smo zapisali:**

– IMV bo v sozelovalju s francoskim partnerjem Renault razvijala velikoserijsko proizvodnjo delov in sklopov za osebne avtomobile za lastne potrebe in za potrebe francoskega partnerja. Velikoserijsko proiz-

\*\*\*\*\*  
 ★  
 ★ **V zgodovini neke delovne organizacije je obdobje** ★  
 ★ **25 let kratko. Zato pravimo, da so to mlade delovne** ★  
 ★ **organizacije, mlade po letih. Za našo delovno** ★  
 ★ **organizacijo, ki ima tako kratko zgodovino, pa ta** ★  
 ★ **trditev vendarle ne velja, saj smo z naglim razvojem** ★  
 ★ **preskočili leta, celo desetletje. Pred 25 leti nas je** ★  
 ★ **bilo le 34, danes nas je čez 6.000.** ★  
 ★  
 \*\*\*\*\*

vodnjo osebnega avtomobila R-4 (100.000 na leto) za jugoslovansko tržišče in za izvoz v prodajno mrežo Renault v Zahodni Evropi.

– IMV bo naprej razvijala proizvodnjo avtomobilskih stanovanjskih prikolic. Vzporedno s proizvodnjo bo razvila tudi utrezno prodajno mrežo v Zahodni Evropi.

– Še naprej bomo razvijali proizvodnjo dostavnih avtomobilov in na bazi njih proizvodnjo tako imenovanih motorhomeov.

Lahko trdimo, da je to obdobje prelomnica v zgodovini IMV, kajti z začetkom uresničevanja tega razvojnega programa se začne novo obdobje. Obdobje modernizacije, mehanizacije, prehod na velikoserij-

sko proizvodnjo in prodor osebnih avtomobilov R-4, uvedenih v IMV, na zahodnoevropsko tržišče.

Razvojni program za obdobje 1976–1980, ki smo ga začeli uresničevati konec leta 1978, je v zaključni fazi. Zakasnitve v štartu smo v veliki meri nadknadili in že v letu 1981 bodo na voljo vse proizvodne linije za



proizvodnjo 100.000 R-4 in 12.000 R-18 letno. Razen tovarne avtomobilov v Novem mestu sta zgrajeni novi tovarni v Belem Manastiru in na Suhorju.

**Odločni in čvrsti ostanimo tudi naprej!**

S koriščenjem novo zgrajenih zmogljivosti v avtomobilskem programu se odpirajo nove možnosti za hitrejši razvoj tudi ostalih programov, v duhu razvojnega programa.

Naš jubilej proslavljamo v času, ko se pripravlja novi družbeni plan za obdobje 1981–1985. Spet se postavljajo vprašanja kako naprej, kaj nam prinaša prihodnost, kako bo vplivala energetska kriza na prodajo avtomobilov in avtomobilskih prikolic, kakšne so možnosti nadaljnega razvoja?

Tako kot smo bili v dosedanjih 25 letih odločni, čvrsti in prepričani, da samo s trdim delom in z nenehnim razvijanjem proizvodnje lahko obstanemo na evropskem tržišču z našimi proizvodi, smo sedaj še bolj. Zato imamo danes daleč večjo osnovo. To so novo zgrajene proizvodne zmogljivosti, infrastruktura (železnica, poti, parkirišča, centralno skladišče, energetika itd.), znanje, izkušnje, kader in tržišče.

Dileme ni: naprej hočemo razvijati proizvodnjo osebnih in gospodarskih vozil in avtomobilskih stanovanjskih prikolic.

Na obstoječi lokaciji so podane vse možnosti, da se po izgradnji objektov in z nabavo dodatne opreme doseže proizvodnja 250.000 osebnih avtomobilov na leto. Prav iz teh razlogov je v predlogu plana za obdobje 1981–85 predvidena velikoserijska proizvodnja dveh tipov osebnih avtomobilov (R 4 in R X) po 100.000 letno in proizvodnja 50.000 osebnih avtomobilov drugih dveh tipov na bazi proizvodnje kooperacije s firmo Renault z manjšim deležem doma osvojenih delov. Šele z dokončanjem tako koncipiranih objektov bo v polni meri izkoriščena obstoječa lokacija, železniški terminal in objekti energetike, ki so od samega začetka tako locirani in tako zastavljeni, da zadostujejo za programirano proizvodnjo.

Proizvodnja in prodaja avtomobilskih stanovanjskih prikolic bo doživljala ob normalnih gospodarskih okoliščinah ustrezen vzpon. Vzporedno z razvojem gospodarstva in življenjskega standarda se spreminja struktura človekovih potreb od primarnih do potreb višjega reda, s čemer je in bo seveda v bodoče še bolj prispevalo dejstvo, da bo



na razpolago vedno več prostega časa. Ta potencialni prosti čas bo želel človek – potrošnik ustrezno porabiti. Razen drugih dejavnosti bo tako človek vedno bolj, v okviru čedalje večjega prostega časa, razvijal tudi turistično dejavnost. Avtomobilizem in sorazmerno zelo visok standard omogočata turističnemu potrošniku veliko mobilnost.

### Proizvodnjo prilagajati novim zahtevam trga

Izhajajoč iz teh predpostavk, dosedanjih izkušenj in razvite prodajne mreže v Zahodni Evropi izhaja tudi koncept nadaljnjega razvoja avtomobilskih stanovanjskih prikolic. V naslednjem petletnem obdobju bomo poleg obstoječe družine prikolic razvijali tovarne prikolice za osebne avtomobile, zložljive stanovanjske prikolice, mobilhome in motorhome. S tako dopoljenim programom bomo leta 1985 dosegli proizvodnjo 50.000 avtomobilskih prikolic.

Razen osebnih avtomobilov in avtomobilskih prikolic bomo razvijali tudi proizvodnjo dostavnih vozil v okviru realnih potreb našega trga.

Za urešničitev tako zastavljenega programa bo v naslednjem petletnem obdobju za nekajkrat

porasla poraba pločevine, ulikov, izkrokov in drugih reprovromaterialov. Povečalo se bo število kooperantov, poglobile se bodo povezave, razvili se bodo novi odnosi. Lahko trdimo, da bo razvoj IMV imel multiplikativni učinek na razvoj ostalega dela gospodarstva.

Poraba električne energije se bo v odnosu na leto 1980 podvojila.

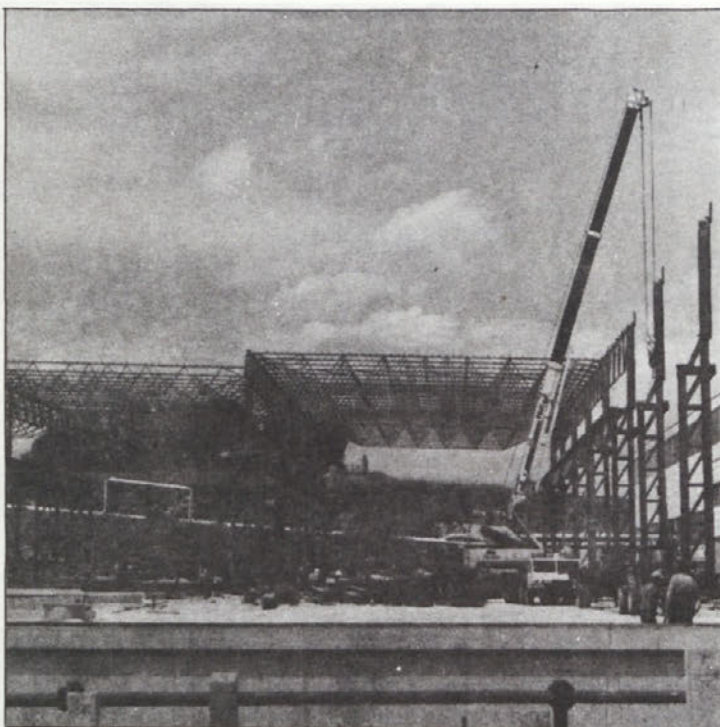
Letno bo v naši delovni organizaciji našlo zaposlitev 800 novih delavcev. Zgradili bomo 500 novih stanovanj in samski dom s 500 ležišči. Podpirali bomo individualno izgradnjo stanovanj.

Za izpolnitev razvojnih programov v obdobju 1981–1985 bo vrednost investicijskih naložb znašala 5,6 milijard dinarjev.

Celotni prihodek bo leta 1985 v primerjavi z letom 1980 za nekajkrat večji. Osebni dohodki bodo rasli hitreje kot v republiki, da se izravna sedanji zaostanek.

Dohodek po zaposlenem bo v okviru republiških kriterijev (nad 400.000 din). Sredstva za reprodukcijo bodo rasla po stopnji 20 % poprečno letno (kriterij 14,5 %).

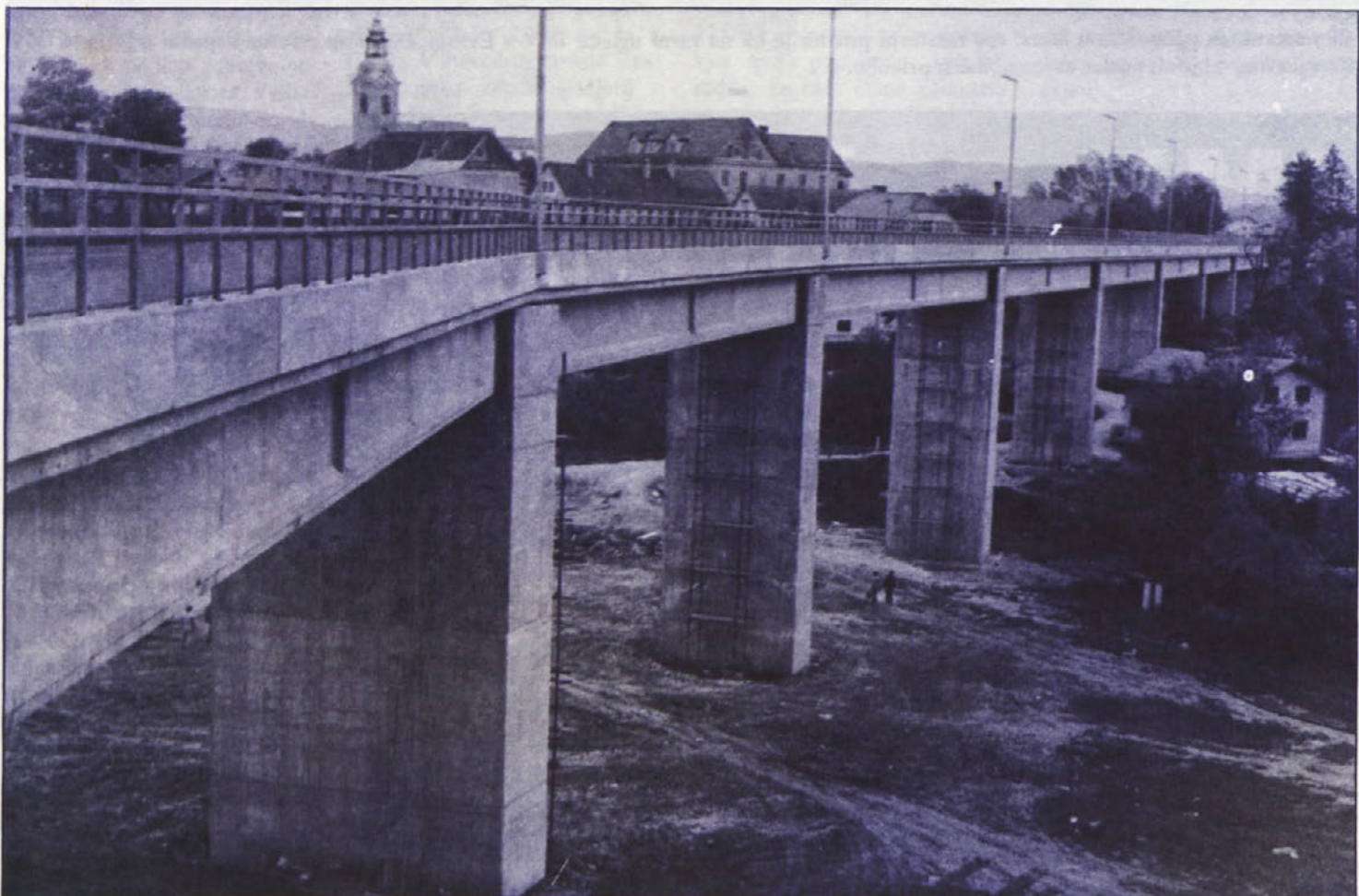
13 % vseh novo zaposlenih bo z višjo in visokošolsko izobrazbo.



Na vsakih 10 milijonov dinarjev investicij bo 14,4 zaposlenih.

Dosedanji razvoj, možnosti nadaljnjega razvoja, proizvodni programi, tržišče in dosedanje izkušnje kažejo v prihodnosti lepšo perspektivo delavcem IMV. Še več: zagotovljena je zaposlitev našim otrokom in

našim vnukom. Za nami so časi, ko je dolenski človek moral iskati zaposlitev daleč od doma. Za nami so časi, ko je Dolenjska bila najbolj znana po cvičku. Z vztrajnim delom in razvijanjem proizvodnih programov bomo bodoče jubileje dočakali še bolj številni, še bolj močni, še bolj znani bodo naši proizvodi doma in v Evropi.



Industrijski tir je povezal IMV s svetom. Ogromen prispevek k zmanjšanju stroškov transporta, sodoben prevoz surovin in končnih izdelkov ter prilagajanje poslovanja sodobnim zahtevam – vse to nam pomeni nova „železna cesta“ v IMV.



Salon caravanov v Muenchnu letos: naš razstveni prostor je bil na ravni ugleda IMV v Evropi. Danes ve celoten zapadni trg, da je IMV največji evropski proizvajalec avtomobilskih prikolic.

# IMV v Evropi

S prodajo v tujini lahko uspevajo le najsposobnejši domači proizvajalci, ki so tem tržiščem sposobni ponuditi kvalitetne proizvode v zahtevanih dobavnih rokih po konkurenčni svetovni ceni. Tuja konkurenca je mnogokrat neloyalna, zakonodaja razvitih držav pa s predpisi vedno bolj zapira svoja tržišča, da bi tako reševala lastne gospodarske probleme – nezaposlenost, inflacijo, plačilno bilančni primanjkljaj itd. Izvoznik se mora stalno potrjevati z inventivnostjo (novi proizvodi), kvaliteto in z znanjem, kajti tu veljajo krute tržne zakonitosti „velike ribe jedo male“.

Ob tem moramo poudariti, da na izvoz ne moremo in ne smemo gledati skozi prizmo enega posla, samo mesečnega oziroma nekajmesečnega izvo-

\*\*\*\*\*  
 \* Moto sedanjega gospodarsko-političnega trenutka \*  
 \* je, da je povečanje izvoza edina alternativa, ki lahko \*  
 \* zagotavlja nemoteno odvijanje reprodukcijskega \*  
 \* procesa gospodarstva kot celote. Prav tako je glede \*  
 \* na stanje in dosedanje gibanje slovenske in jugoslo- \*  
 \* vanske plačilne in devizne bilance izvoz ekonomska \*  
 \* nuja in tudi politična obveza. Vključevanje v \*  
 \* mednarodno delitev dela, predvsem pa prodaja na \*  
 \* tujih trgih, je glede na splošno svetovno recesijo \*  
 \* zahtevno in težko delo, kajti tu gre za stik z močno \*  
 \* konkurenco ter za neizprosen boj za vsakega kupca \*  
 \* na tržiščih, ki so preplavljeni z množico proizvodov, \*  
 \* ki so na voljo kupcem in kjer je ponudba mnogo \*  
 \* večja od plačilno sposobnega povpraševanja. \*  
 \* \*\*\*\*\*

za. Neizpodbitno dejstvo je, da je izvoz, njegova rast in uspeh lahko le rezultat predhodnih dolgoročnih usmeritev, kajti najprej je potrebno investirati v tuja tržišča ter njihovo nepre-

stano obdelovanje (reklama, lastna prodajna mreža, propaganda itd.).

Brez pogumnih odločitev tu ni uspeha, kajti izvoznik se srečuje z mnogimi riziki, možnost-



jo izgube dohodka, tu so monetarno – valutni riziki in podobno.

**Zahtevna tujina priznava kvaliteto delavcev IMV**

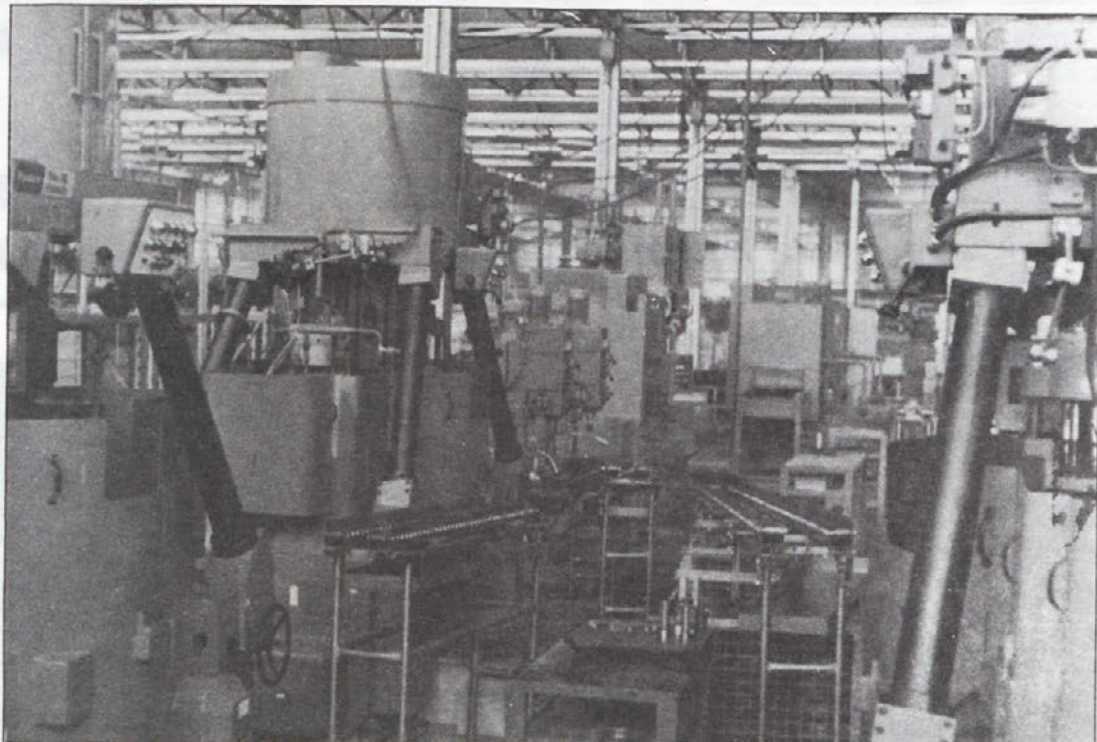
Danes s ponosom gledamo na dosežene izvozne rezultate in prekoračitev 100 milijonov dolarjev izvoza niso več sanje, ampak stvarnost, ki jo bomo letos močno presegli.

Velikokrat slišimo od zunaj: „Vam je lahko, ko imate izvoz.“ Pri tem pa vsak pozablja vprašati, kako ste uspeli, koliko je vaš delovni človek moral za

to žrtvovati, delati v težjih pogojih itd. Ne, to ni prišlo samo od sebe! Še danes mora kolektiv delati in živeti v pogojih, ki ne dovoljujejo sanjarjenja in navideznega zadovoljstva. Že sama osnovna proizvodna usmeritev kolektiva je narekovala in tudi pogojevala bodoči razvoj v napeto izvozno aktivnost v bližnje razvite dežele Evrope. Pogoji gospodarjenja, predvsem pa še gospodarske reforme, tj. od leta 1965 dalje, so silili takrat še maloštevilni kolektiv, da bi se osvobodil klasičnega dodeljevanja potrebnih deviznih sredstev za uvoz nujno potrebnega reprodukcijskega materiala. Nadaljnji razvoj smo hoteli predrediti lastnim umskim in fizičnim sposobnostim.

Začetke izvoza poznamo že od leta 1960 dalje. To je čas, ko je IMV razvijal proizvodnjo gospodarskih vozil – poznanih kombijev. Takratni izvoz je bil skromen; temeljil je na klasičnih oblikah izvoza preko jugoslovskega izvoznika, ki je imel v tujini partnerja uvoznika, ta pa distributorja, ki je preko svojih podzastopnikov prodajal blago končnim koristnikom. To so bili časi, ko jugoslovansko gospodarstvo ni izvažalo industrijskih finalnih proizvodov.

Od leta 1965 pa do sedaj je IMV povečal izvoz 480-kratno. Ta številka ne daje pravega odgovora na pomen izvoza. Veliko več nam pomeni podatek, da znaša realizacija izvoza že 60



Posodobljene tehnologije in nenehna modernizacija proizvodnega procesa so med prvimi stalnimi nalogami v delovni organizaciji IMV.

odstotkov celotne realizacije IMV.

#### Kako smo to dosegli?

IMV je v preteklih 12 letih organiziral lastno prodajno mrežo v vseh zapadnih evropskih deželah, razen Španije in Portugalske, v letu 1980 pa še v Grčiji. V navedene dežele izvažamo preko osmih podjetij v

tujini in preko enega mešanega podjetja. V tem kratkem času se je naš kolektiv uveljavil kot vodilni evropski proizvajalec avtomobilskih stanovanjskih prikolic ADRIA. Proizvodno – tehnično sodelovanje s tujo firmo RENAULT pa je dalo dokončno obliko dolgoročni izvozni politiki IMV. Izvoziti 21.000 avtomobilov v deželo, kjer se je popularna „katrca“ rodila, za naše člane kolektiva

ne pomeni samo 75 milijonov dolarjev, ampak v prvi vrsti to, da je naša kvaliteta dela sprejeta tudi v tujini!

To pa naj nam bo v jubilejnem letu ob sprejemanju srednjeročnih razvojnih načrtov osnova za oceno že prehojene poti in za utrditev zaupanja v naše lastne sposobnosti pri razreševanju naših delovnih nalog za doseg postavljenih ciljev.



IMV KURIR izdaja delovna organizacija Industrija motornih vozil Novo mesto – Izhaja vsakih 14 dni v 6750 izvodih – Ureja uredniški odbor, glavni in odgovorni urednik Simo Gogič – Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška cesta 18/20 – Grafična priprava: DITC Novo mesto, TOZD Dolenjski list, tisk TOZD Tiskarna Novo mesto.



Izvoz je in ostaja prvenstvena stabilizacijska naloga. Kljub vsem objektivnim težavam smo prav letos odločno povečali izvoz na zahodnoevropski trg. Srednjeročni načrti so velikopotezni, vendar temeljijo na dolgoletnih pozitivnih izkušnjah, predvsem pa na dobro organizirani proizvodno–prodajni politiki.



Jajce — zgodovinsko mesto v naši državnosti in kraj, ki ga vsaj po imenu danes pozna sleherni Jugoslovan (foto: Joco Žnidaršič).

## Jajce, 29. novembra 1943

Protifašistični svet narodne osvoboditve Jugoslavije kot najvišje in edino resnično predstavništvo volje narodov Jugoslavije sklene:

1. da se Protifašistični svet narodne osvoboditve Jugoslavije konstituira v vrhovni zakonodajni in izvršilni predstavniški zbor Jugoslavije kot vrhovni predstavnik suverenosti narodov in držav Jugoslavije kot celote in da se postavi Nacionalni komite osvoboditve Jugoslavije kot organ z vsemi obeležji narodne vlade, po katerem bo



Protifašistični svet narodne osvoboditve Jugoslavije ostvarjal svojo izvršilno funkcijo;

2. da se izdajalski jugoslovanski ubežni „vladi“ odvzamejo vse pravice zakonite vlade Jugoslavije, zlasti da bi predstavljala narode Jugoslavije kjerkoli in pred komerkoli;

3. da se vse mednarodne pogodbe in obveznosti, ki so jih v imenu Jugoslavije sklenile ubežne „vlade“ v zamejstvu, pregledajo glede potrebe, ali naj se razveljavijo, ponovno sklenejo ali potrdijo, ter da se ne

priznajo mednarodne pogodbe in obveznosti, ki bi jih mogoče še kdaj sklenila ubežna tako imenovana „vlada“;

4. da se zgradi Jugoslavija na demokratičnem federativnem načelu kot državna skupnost enakopravnih narodov.



## Čestitka REPUBLIKI

Globoko prežeti s svetlimi tradicijami narodno-osvobodilnega boja in socialistične revolucije se delavci Industrije motornih vozil Novo mesto pridružujemo praznovanju 37. rojstnega dne Republike, ki se je rodila sredi najhujše kataklizme v zgodovini človeštva. Tisočletno suženjstvo naših narodov smo prav v tistih najtežjih trenutkih spremenili v blestečo zmagoto, katere sijaj nam osvetljuje pota izgradnje samoupravne socialistične družbe.

Mi, delavci IMV, smo v teh dneh še posebej ponosni, saj praznujemo 25. obletnico obstoja kolektiva, čigar zgodovina združuje vse tiste težke in lepe trenutke, katere smo preživljali v izgradnji domovine. Vse, kar smo naredili, je naš prispevek k razvoju socialistične Jugoslavije, ki je pod Titovim vodstvom izpolnila upanja naših narodov.

Zavedamo se, da socialistična revolucija ni končana in da nas čakajo še številne in težke naloge, katerim bomo kos le združeni v enotno armado delavcev od Triglava do Vardarja.

Ob svežem cvetju kraja zadnjega počitka največjega sina naših narodov delavci IMV obljublamo, da se bomo, tako kot doslej, v prvih vrstah borili za uresničitev ciljev revolucije, za izgradnjo samoupravne socialistične Jugoslavije.

**DELAVCI  
INDUSTRIJE  
MOTORNIH VOZIL  
NOVO MESTO**