



# KURIR

NOVO MESTO

Št.2 - Leto IV.

28. oktobra 1975

časopis kolektiva industrije motornih vozil



20 let IMV

proizvodnje prvega  
jugoslovanskega  
avtomobila  
domače konstrukcije

15 let

10 let proizvodnje  
ADRIA caravanov





Jakob Berič, predsednik noveške občinske skupščine

# Prisrčno čestitam!

OB LETOŠNJEM OBČINSKEM PRAZNIKU SLAVIMO TUDI 20-LETNICO ORGANIZACIJE ZDRUŽENEGA DELA INDUSTRIJE MOTORNIH VOZIL NOVO MESTO.

Jugoslovanski narodi proslavljamo letos eno svojih največjih in najpomembnejših obletnic: 30-letnico zmage nad fašizmom. Velik je delež narodnoosvobodilne vojske in partizanskih odredov Jugoslavije v zmagi antihitlerjevske koalicije. Zmaga narodnoosvobodilnega boja in socialistične revolucije v Jugoslaviji je pokazala vsem zatiranim in podjarmljenim narodom, da narod, ki je enoten in ima jasne cilje, lahko premaga slehernega sovražnika. Tudi prebivalci naše občine so prispevali svoj delež k tej veličastni zmagi. V NOV je sodelovalo več tisoč borcev in aktivistov. Med njimi je več kot 120 nosilcev partizanske spomenice 1941, sedem je narodnih herojev. V vsaki krajevni skupnosti govorijo spomeniki znanim in neznanim borcem NOV o veliki ljubezni slovenskega človeka do svojega rodu in do svoje zemlje.

Borci narodnoosvobodilne vojske in socialistične revolucije so bili tudi po zmagi nad fašizmom glavni pobudniki in nosilci najtežjih nalog pri krepitvi materialne osnove in pri razvijanju novih samoupravnih socialističnih odnosov.

Uspehi v gospodarski rasti občine v zadnjih 30 letih so vidni zlasti v naslednjih podatkih: leta 1945 je bilo v občini zapo-

slenih preko 3.000 ljudi. Ostali občani so se preživljali s kmetijstvom ali pa so odhajali iskat delo drugam. Danes je zaposlenih preko 20.000 ljudi oziroma 38 % vsega prebivalstva. Preko 45 % od vseh zaposlenih je žena. Zadnji uradno znani podatki o narodnem dohodku na prebivalca govore, da znaša ta v naši občini 26.600 din (v SRS 24.800). Posebno hiter razvoj je občina doživela po otvoritvi ceste Ljubljana-Zagreb. Okno v gospodarski in drugi svet se je odprlo. Hitreje se je pričela razvijati obstoječa, posebno pa nova industrija. Ožja in širša domovina govori o gospodarskem čudežu v Novem mestu, ki pa ni nič drugega kot uspeh dela pridnih rok, znanja delovnih ljudi in velike ljubezni do Dolenjske pod Gorjanci in ob Krki. Vse to pa je lahko prišlo do popolne uveljavitve le v novih samoupravnih socialističnih odnosih.

Novomeške organizacije združenega dela IMV, ISKRA, KRKA, LABOD, NOVOLES, NOVOTEKS, PIONIR in druge so dvignile občino iz gospodarske anonimnosti. Sadovi njihovega dela so znani v ožji in širši domovini, pa tudi po svetu. Delovni ljudje temeljnih organizacij združenega dela v Novem mestu so vedno razumeli potrebo po hitrejšem razvoju tudi

drugih območij v naši republici in izven nje, posebno tistih, ki se štejejo za manj razvita. Tovarne na Vinici, v Črnomlju, na Suhorju, Mirni, Brežicah, Trebnjem, Ptuj, Trebinju, v Belem Manastiru in drugod govorijo o solidarnosti, odprtosti in povezanosti ljudi in občanov naše občine z drugimi. Tovarna Industrije motornih vozil v Belgiji, Krke v Keniji, hotelski objekti Pionirja na Poljskem nam govorijo o sposobnosti vključevanja novomeškega gospodarstva v mednarodno delitev dela.

Odbor za praznovanje občinskega praznika, ki ga je imenovala občinska skupščina, je sklenil, da na dan letošnjega občinskega praznika proslavimo tudi 20-letnico Industrije motornih vozil Novo mesto, ki je mnogo prispevala k današnjemu nivoju razvitosti občine, Dolenjske in širše družbeno-politične skupnosti. Organizacija združenega dela Industrije motornih vozil se je hitro razvijala z zaupanjem v lastne sile, s pridobljenim znanjem, z željo po hitrejšem napredku Dolenjske in širše družbene skupnosti.

Leta 1956 je delalo v Industriji motornih vozil 130, leta 1966 810, danes pa že preko 3.360 sodelavcev iz naše občine. V letu 1966 je bila Industrija motornih vozil po številu zaposlenih v občini na drugem

mestu in je zaposlovala 14,3 % industrijskih delavcev, danes pa ta organizacija združenega dela zaposluje največje število delavcev v občini. V letu 1966 je celotni dohodek IMV predstavljal 12,4 % celotnega dohodka v občini, lani pa že 23,3 %. Tudi v dohodku občine je udeležba IMV visoka - 19,2 %. Leta 1967 je bila udeležba Industrije motornih vozil pri izvozu 19,8 %, lani pa že 42,5 %.

Organizacija združenega dela IMV je nosilka plakete mesta Novo mesto, ki jo podeljuje občinska skupščina Novo mesto najuspešnejšim in najprizadevnejšim organizacijam združenega dela v občini.

Glavni direktor Industrije motornih vozil Jurij LEVIČNIK, nosilec partizanske spomenice 1941, je dobil tudi nagrado Borisa Kraigherja, ki jo podeljuje Gospodarska zbornica socialistične republike Slovenije za posebne uspehe in prizadevanje pri krepitvi samoupravne socialistične družbe. Ta visoka nagrada pa je prav gotovo priznanje tudi celotnemu kolektivu za njegovo uspešno delo.

Vključevanje delavcev v družbeno-politična dogajanja v občini, pokroviteljstvo nad šolo Grm in atletskim klubom pri tej šoli, materialna podpora in pomoč pri organiziranju družbeno-političnih, športnih, kulturnih in drugih manifestacij v občini in še mnogo drugega dokazuje razumevanje delovnih ljudi v organizacijah združenega dela Industrije motornih vozil pri reševanju širših družbenih problemov.

Vsem sodelavcem v Industriji motornih vozil iskreno čestitam za občinski praznik in ob praznovanju 20-letnice uspešnega dela!

PRESEDNIK  
skupščine občine Novo mesto:  
JAKOB BERIČ



Tudi predsednika Tito in Naser sta si z velikim zanimanjem ogledala prvi jugoslovanski avtomobil na mednarodni razstavi motorjev in motornih vozil junija 1960 v Ljubljani. (Foto Staut)

Starejši Novomeščani, številni prvi delavci v IMV in okoličani se bodo te fotografije še spominjali: to je bila novomeška MOTO-MONTAŽA z AGROSERVISOM leta 1955, tu je 34 delavcev in delavk zabetoniralo prve temelje sedanje velike tovarne avtomobilov. Dve desetletji nenehnih delovnih prizadevanj, odpovedovanj in prave partizanske zagrizenosti, da je postavljene cilje treba doseči — to je 20 zmagovitih let novomeške Industrije motornih vozil ... (Iz fotoarhiva IMV)

# Od AGROSERVISA do tovarne avtomobilov

Dvajset let razvojne poti in dvajset let obstoja naše delovne organizacije, ki sta vseskozi tesno prepletena s trdim delom in vsakdanjim odrekam delovnega kolektiva, je težko opisati v zgoščenem kratkem sestavku, ki smo ga namenili za uvodnik v današnji jubilejni številki tovarniškega glasila.

Za nas dvajsetletni jubilej ni tako pomemben, kar zadeva dobro obstoja. Pomembnejše je, da se ob tem jubileju ustavimo in ozremo na prehojeno pot ter ugotovimo, ali smo dali družbi tisto, kar je od nas pričakovala, ali smo krenili po poti razvoja in dosegli tiste samoupravne cilje in preobrazbo, ki jo pred nas vse postavlja nova ustava.

Ko se danes ob jubileju oziramo na preteklost, ki je za nekatere izmed mlajših morda že zgodovina, smo lahko upravičeno ponosni na našo preteklost. Rast naše delovne organizacije je bila vselej povezana s težkim delom, toda vedno prežeta s trdno voljo, da damo širši družbeni skupnosti in zaostali dolenjski regiji tisto, za kar je bil ta človek v preteklosti vedno prikrajšan.

Gospodarska zaostalost novomeške občine in opustošenost po drugi svetovni vojni ni nudila kaj prida možnosti za zaposlitev delovne sile, ki je bila takrat velik problem tega področja. Celotno novomeško gospodarstvo pred 20 leti ni zaposlovalo toliko delavcev, kakor jih danes zaposluje samo IMV.

Razvoj IMV pa je temeljil na predpostavki, da živi na Dolenjskem veliko brezposelnih partizanskih družin, ki ne bi želele iskati zaposlitve in tako kot njihovi predniki odhajati iz Dolenjske v širni svet s trehobom za kruhom.

V okviru programa pospeševanja razvoja nerazvite Dolenjske se je ljudska oblast lotila izgradnje Agroservisa v Novem mestu. To je bil zadnji izmed enajstih Agroservisov iz programa Glavne zadružne zveze Slovenije.

Ker je za kompletiranje opreme zmanjkalo denarja, so že v teku izgradnje iskali dopolnilni proizvodni program, tako da se je ob zaključitvi proizvodnih prostorov hkrati s popravilom in vzdrževanjem poljedelskih strojev (katerih je v tem času bilo na Dolenjskem zelo malo), začelo z montažo DKW vozil na podlagi kooperacijske pogodbe s firmo Auto-Union. Podjetje Agroservis in Motomontaža se je konstituiralo 26. 9. 1955 in je takrat štel 34 delavcev.

Zaradi pomanjkanja opreme, proizvodnih prostorov ter deviznih sredstev je maloštevilni

kolektiv že od samega začetka bil prisiljen zožiti proizvodni program avtomobilov in se usmeriti na maksimalno možno vgradnjo domačih delov in materiala. Že leta 1957 je osvojil 40 % vrednosti dostavnega avtomobila.

Hkrati z osvajanjem DKW dostavnega avtomobila se je ekipa mladih inženirjev in tehnikov — entuziastov lotila konstruiranja lastnega dostavnega avtomobila. Prvi prototip je bil izdelan leta 1958, že leta 1959 pa smo na Beograjskem sejmu predstavili jugoslovanski javnosti 3 izvedbe (Kombibus, Furgon in Kamionet), vse nosilnosti 1 tone.

Vzporedno s konstruiranjem in pripravo proizvodnje za omenjeno vozilo so se izgrajevali novi proizvodni prostori za izdelavo šasije, karoserije in lakiranje. Februarja 1959 se Agroservis in Motomontaža preimenujeta v Industrijo motornih vozil Novo mesto. Leta 1960 je stekla v novih prostorih serijska proizvodnja novega dostavnega vozila. Do leta 1967 smo za ta avto kupovali pogonski agregat pri firmi Auto-Union.

V tem času so bile razvite nove investicije, tako da je že leta 1963 IMV razpolagal z 12 izvedbami dostavnih vozil nosilnosti 1,0 — 1,25 tone.

Ustrezna konstrukcijska izvedba v kombinaciji z DKW motorjem je IMV omogočila že

leta 1962 izvoz dostavnih vozil v Avstrijo, Dansko in Švedsko. To je bil prvi jugoslovanski izvoz avtomobilov na zahodnoevropski trg.

Izmed posebnih izvedb je treba omeniti sanitetni avtomobil, ki ga je IMV začela serijsko proizvajati že leta 1962. Od tedaj naprej je IMV ne samo najpomembnejši proizvajalec dostavnih avtomobilov, ampak tudi edini, ki od takrat serijsko proizvaja sanitetne avtomobile.

V letih 1964/1965 je IMV izvozila 1200 sanitetnih avtomobilov v ČSR, tako da je ČSR organizirala svojo zdravstveno službo praktično izključno z IMV vozili v moderno reševalno službo v svoji državi.

Leta 1962 je IMV ponovno začela z montažo osebnih avtomobilov, zaradi težke devizne situacije pa je v naslednjem letu to montažo spet morala opustiti.

Nadaljnji razvoj dostavnih vozil je zahteval sodobnejši pogonski agregat in ker je večina dežel začela opuščati uporabo dvotaktnih motorjev, je bila izvršena rekonstrukcija celotne družine dostavnih vozil: leta 1967 smo začeli vgrajevati angleški, 1600 kubični motor od firme BLMC v vse izvedenke dostavnih vozil.

Povečanje proizvodnje dostavnih vozil in sklenitev koope-

(nadaljevanje na 4. strani)

racijske pogodbe s firmo BLMC za proizvodnjo osebnih avtomobilov ter potrebe po proizvodnih prostorih za nov proizvodni program prikolic so bili razlog za začetek etapne izgradnje nove tovarniške hale za proizvodnjo avtomobilov.

Tako, kot je dotedanji razvoj bil skoraj izključno naslonjen na lastna sredstva, smo se na enak način lotili tudi izgradnje nove tovarniške hale. To je tudi razlog za etapno izgradnjo z začasnimi rešitvami z uporabo barak itd., kar je še danes karakteristično za razvoj IMV. V načelu smo vedno gradili toliko, kolikor smo imeli denarja in vsak novi proizvodni prostor in vsaka nova oprema je že prvo leto morala zaslužiti denar za nove prostore in novo opremo v naslednjem letu.

Težka devizna situacija ter upeljava odvisnosti uvoza od izvoza sta ustvarjala kolektivno nenehne težave pri uvozu pogonskih agregatov za dostavne avtomobile. Zaradi tega smo se lotili iskanja ustreznega dopolnilnega proizvodnega programa, ki naj bi izhajal iz osnovnega proizvodnega programa vozil in ki naj bi se najlažje tehnično-proizvodno vklopil v obstoječe proizvodno-tehnološke možnosti. Raziskava tržišča je pokazala, da je najustrežnejši proizvod avtomobilska prikolica, ki po svojih konstrukcijskih rešitvah in tehnologiji izdelave dejansko izhaja iz avtomobila in se ta program lahko najhitreje vključi v obstoječo proizvodnjo.

Od odločitve do izdelave prototipa so pretekli le trije me-



Prehojena pot danes 5000 članskega kolektiva je bila naporna. Na sliki: skromni začetki v letu 1955.

seci, tri dni pred otvoritvijo salona caravanov v Stockholmu pa smo imeli prvo prikolico izdelano. Vodja konstrukcijskega biroja je osebno peljal prikolico na sejem in med prevozom testiral vozne lastnosti prikolic. ADRIA caravan je vzbudil veliko zanimanje, ker je bil posebno konstruiran s posebno izolacijo za skandinavske pogoje. Dobili smo prvo naročilo za 300 caravanov za naslednjo sezono.

Tako hitro kot smo pripravili prototip, smo organizirali tudi proizvodnjo caravanov. Že leta 1966 smo izdelali 370 prikolic. Ko smo ugotovili, da obstaja možnost prodaje prikolic tudi v

drugih zahodnoevropskih deželah, smo podvzeli vse potrebno za povečanje proizvodnje. V naslednjih letih smo vsako leto za več kot 100 % povečevali letno proizvodnjo. V začetku smo največje uspehe želi v skandinavskih deželah, ker smo svojo konstrukcijo prilagodili temu podnebjju. Da smo to lahko izvedli, je bilo potrebno konstruirati okna z dvojnimi steklom. IMV je prvi proizvajalec v Evropi, ki je začel izdelovati okna za prikolicice z dvojnimi steklom, kar danes uporablja že večina proizvajalcev prikolic.

Prilagodljivost tržišču nam je zagotovila hitre uspehe tudi v drugih zahodnoevropskih deže-

lah, tako da smo leta 1972 postali že največji proizvajalec avtomobilskih prikolic v Evropi.

Da je IMV postala največji proizvajalec prikolic v Evropi, sta poleg omenjenega pripomogli dve pomembni odločitvi:

- organizirati lastno prodajno mrežo v vseh zahodnoevropskih deželah z namenom, da si zagotovimo redno proizvodnjo in prodajo ne samo v kratkotrajni poletni sezoni, temveč vse leto, in

- organizirati montažno tovarno v Belgiji ter na ta način zmanjšati transportne stroške in se izogniti visokim carinam, ki so pomembno vplivale na plasman posebno v bolj oddaljenih deželah skupnega tržišča, ki imajo močno lastno proizvodnjo caravanov.

Velika ekspanzija IMV ADRIA caravanov v zahodnoevropske dežele je sprožila val protestov nacionalne industrije predvsem v Franciji, Belgiji in Zahodni Nemčiji. Rezultat tega je bil, da je komisija skupnega tržišča lani izvela prikolicice iz liberalne liste carinskih preferencialov, tako da je to edini izdelek s področja cestnih vozil, na katerega se plačuje polna carina, razen na omejene letne količine, ki pa predstavljajo le 10 % našega izvoza.

Vse IMV prikolicice prodajamo v svetu izključno pod imenom IMV ADRIA caravan.

Letos bomo izdelali blizu 30.000 prikolic.

Tudi na jugoslovanskem trgu je vse več povpraševanja, tako da smo jih letos že prodali 5 % od celotne proizvodnje.



Samo toliko nas je bilo kmalu po začetku: kolektiv na proslavi 1. maja 1959. (Fotoarhiv IMV)



Povečanje proizvodnje prikolic in dostavnih vozil ter organizacija proizvodnje osebnih avtomobilov so vplivali ne samo na povečanje števila zaposlenih v Novem mestu, temveč so tudi ustvarili pogoje za vključitev drugih podjetij v proizvodni program IMV in celo omogočili pripojitev določenih manjših podjetij iz sosednjih dolenskih občin k IMV.

Tako je IMV ustvarila kooperacijo s preko 150 podjetji v Jugoslaviji, na Dolenjskem pa so se k IMV priključili od leta 1968 do 1972 Lesnopredelovalna industrija „Lepis“ Suhor, „Zora“ Črnomelj, Tovarna šivalnih strojev Mirna, Mizarsko podjetje „Podgorje“ Šentjernej in „Remontni servis“ PIK Belje v Belem Manastiru na Hrvaškem, že prej pa „Agroservis“ Brežice, ki je sedaj druga to-

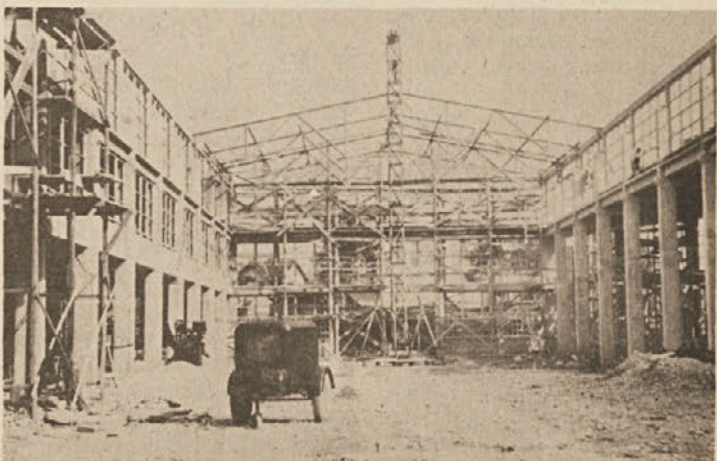
varna avtomobilskih prikolic IMV.

Z razvojem vseh treh osnovnih proizvodnih programov in pripojitvijo drugih podjetij smo organizirali novo delitev proizvodnje tako znotraj matične tovarne v Novem mestu kot tudi med novoformiranimi obrati.

Nekdanji prostori za proizvodnjo avtomobilov so preurejeni za novo tovarno prikolic v Novem mestu. Za proizvodnjo večjih modelov prikolic je zgrajena tovarna prikolic v Brežicah. Proizvodnja dostavnih avtomobilov in osebnih avtomobilov je preseljena v novozgrajene hale.

Vsi ostali zunanji obrati so dobili specializirane programe za proizvodnjo delov in sklopov, bodisi za avtomobile, bodisi za prikolice ali pa za oboje.

V novi tovarni avtomobilov je organizirana nova proizvod-



Seja enega izmed prvih delavskih svetov v IMV (slika zgoraj), ko se je odločalo o proizvodnji avtomobilov in izgradnji podjetja – To je bila prva lakirnica avtomobilov (zgoraj desno). V ozadju takratni vodja lakirnice, naš Pepi Gorupič – Iz skromnih začetkov je nastajala današnja tovarna: desno je pogled na izgradnjo karoserije in lakirnice, kjer se danes nahaja lakirnica prikolic – Bili smo prvi jugoslovanski izvozniki avtomobilov na zapadni trg. Na sliki: transport naših vozil na ljubljanski železniški postaji, namenjen za izvoz v Avstrijo 1962. (Vse Fotoarhiv IMV)

(nadaljevanje na 6. strani)



nja dostavnih avtomobilov ter proizvodnja osebnih avtomobilov.

Zaradi gospodarskih in notranjepolitičnih problemov v tovarnah našega angleškega partnerja BLMC le-ta ni bil v stanju redno dobavljati dele za našo proizvodnjo. Prav tako pa zaradi zmanjšanja lastne proizvodnje in notranjepolitičnih problemov ni mogel realizirati kooperacijske pogodbe glede protidobav. Zaradi naših zakonskih predpisov nas je to prisililo, da smo prekinili nadaljnje sodelovanje. Ker je prav v tem času ljubljanski Litostroj prenehal z montažo Renault avtomobilov in ker se je usmeril na izdelke težje strojegradnje, smo oktobra 1972 podpisali pogodbo o prenosu kooperacijske pogodbe iz Litostroja na IMV.

V letu 1973 nismo več imeli proizvodnje v kooperaciji z BLMC in šele začeli smo pripravljati proizvodnjo na bazi nove kooperacijske pogodbe z Renaultom. Zaradi tega je bilo to leto v zadnjem obdobju najtežje leto za kolektiv IMV. Leto 1974 pa smo že organizirali redno proizvodnjo vozil Renault 4 in Renault 12.

Na bazi programa protidobav Renaultu in programa osvajanja smo izdelali program investicij, ki je v realizaciji. Tako se bodo vsi deli, ki jih izdelujemo ali jih bomo izdelovali doma za vozila Renault 4 in Renault 12, izdelovali v trikratni količini lastnih potreb za dobave Renaultu. S tem v zvezi se vse proizvodne linije za posamezne dele oziroma sklope postavljajo za 100.000 oziroma 200.000 vozil letno. To zagotavlja rentabilno naložbo in hkrati s protidobavami ustvarjanje potrebnih deviznih sredstev za uvoz tistih delov in agregatov, ki jih tudi v tako velikih serijah ni rentabilno delati doma oziroma nudijo v mednarodni delitvi dela boljše

## Nezadržna rast

PODATKI IZ ZAKLJUČNIH RAČUNOV OD  
LETA 1955 DO 1974

Leto	Celotni dohodek	Število zaposlenih
1955	2,861.400,78	55
1956	2,928.597,87	112
1957	5.538.494,48	315
1958	5,708.070,95	447
1959	8,150.923,75	507
1960	11,066.192,02	714
1961	24,336.925,39	752
1962	30,882.155,37	988
1963	47,987.962,50	1094
1964	62,608.655,86	1118
1965	58,746.854,71	1138
1966	85,913.818,58	913
1967	134,293.766,21	941
1968	228,615.465,33	1645
1969	311,384.188,58	2517
1970	522,255.057,82	3064
1971	813,440.153,50	3392
1972	989,372.109,36	3839
1973	1,401.509.806,23	4023
1974	1,944.357.738,49	4208
30. 6. 1975	1,224.899.750,71	5060

tehnične rešitve in boljše ekonomske efekte.

Z ozirom na stalno orientacijo IMV, da z izvozom rešuje problem velikoserijske proizvodnje posameznih delov, so določene proizvodne linije postavljene celo za večje kapacitete kot samo za lastne potrebe in za potrebe protidobave, tako da se z delom kapacitet IMV lahko vključuje tudi v druge kooperacije.

Mehanizacija velikoserijske proizvodnje določenih delov in sklopov je postavila kot nujnost standardizacijo in tipizacijo delov za vse proizvodne programe. Tako je večina serijskih elemen-

tov za prikolice tipizirana s šasijskimi deli za avtomobile. To je ustvarilo pogoje za poenostavitev proizvodnje in nadaljnje povečanje serije kot tudi prikolic.

Tako zastavljena organizacija osnovnih proizvodnih programov posredno omogoča večjo proizvodnjo in izvoz prikolic, na drugi strani pa izvoz prikolic v dani gospodarski situaciji zagotavlja pokrivanje uvoza za lastne potrebe in potrebe ostalih proizvodnih programov.

Nazadnje moramo poudariti, da nam je kooperacija z Renault omogočila neverjetno veliko prodajo prikolic v Franciji, saj smo v zadnjih dveh letih

prodali v Francijo eno tretjino celotne proizvodnje prikolic in tudi za prihodnjo sezono nam je zagotovljena prodaja v Francijo preko 12.000 prikolic.

Izgradnja novih proizvodnih prostorov in postavitev nove opreme ter prestavitev posameznih proizvodnih enot v nov tehnološki raspored je povzročila, da letos še ne bomo v polni meri izkoristili obstoječe kapacitete. Leto 1975 bo proizvedeno okoli 25.000 osebnih avtomobilov in dostavnih avtomobilov in okoli 25.000 prikolic. Če k temu dodamo opremo za servise ter proizvodnjo delov za protidobave Renaultu, bo letošnji celotni dohodek s 5.060 zaposlenih znašal 2,6 milijarde novih dinarjev.

Ker bo kompletna investicija za proizvodnjo 50.000 osebnih vozil in 10.000 dostavnih vozil zaključena šele maja 1976, smo za prihodnje leto planirali proizvodnjo 35.000 osebnih in dostavnih avtomobilov ter 30.000 prikolic ob le majhnem povečanju števila zaposlenih. S tem se bo celoten dohodek povečal na preko 3,5 milijarde Ndin.

Po dokončani investiciji se bo celoten dohodek dvignil na 5,0 milijard Ndin.

Skok od 34 delavcev v nekdanji Motomontaži in Agroservisu na zdaj 5.000 članski kolektiv IMV, ki kooperira z več kot 150 podjetji v Jugoslaviji, to je naših 20 let obstoja IMV, 15 let proizvodnje prvega jugoslovanskega avtomobila domače konstrukcije in 10 let proizvodnje ADRIA caravanov. Predvsem z lastnimi sredstvi in nenehnim odpovedovanjem je delovni človek Dolenjske v IMV gradil svojo tovarno. Ob jubileju dveh desetletij je ponosen, da so v njej dobili kruh, socialno varnost in svetlo bodočnost mnogi nekdanji borci za svobodo, člani njihovih družin in drugi občani pokrajine, ki je tako tesno povezana z NOB in z velikimi cilji naše revolucije.



V okviru TOZD tovarne opreme v Črnomlju uspešno dela tudi mizarški obrat v Semiču, ki vam ga predstavljamo.

# Dipl. inž. MARTIN SEVER: Kako smo delali prvi avtomobil



Eden prvih kombijev IMV na preizkusni vožnji.

Že pozimi 1957 – 1958 so se pričela resna in konkretna razmišljanja o domači konstrukciji dostavnega vozila. Takratna „Motomontaža“ je iz uvoženih delov sestavljala karoserije in montirala dostavna vozila DKW – Auto – Union z 900 kubičnim dvotaktnim motorjem. „Motomontaža“ si je s sestavljanjem karoserij nabrala že dovoljkušenj, da je bilo mogoče misliti, seveda z obilo idealizma in entuziazma, na lastno vozilo, posebno še zaradi tega, ker so že pričeli z izdelavo nekaterih delov karoserije sami, čeprav z zelo skromnimi in primitivnimi sredstvi. Veliko tega je nadomestila velika volja, spretnost in iznajdljivost mladih delavcev, polnih zaverovanosti in zdrave trme.

Januarja in februarja 1958 so bila pripravljena izhodišča in plan dela za konstrukcijo novega, čisto našega avtomobila. Razčiščen je bil koncept vozila in začeli smo s konstruiranjem posameznih sklopov. Problemov je bilo seveda veliko. Konstrukcijo je bilo potrebno prilagoditi takratnim možnostim proizvodnje v skromnih in slabo opremljenih prostorih, hkrati pa je bilo treba gledati tudi na proizvodne razmere pri koope- rantih. Poglavlje zase je bila tudi problematika materiala, ki smo jo srečevali in morali reševati pri vsakem posameznem sestavnem delu bodočega avtomobila posebej. Vse skupaj pa je bilo

potrebno delati zelo hitro, ker smo si zastavili precej pogumno nalogo, da bo prototip novega vozila razstavljen še istega leta, to pomeni jeseni 1958 na zagrebškem velesejmu.

Primernih prostorov za risanje ni bilo na razpolago, zato smo delali kar v zasebnem stanovanju v Ljubljani. Karoserijo je bilo treba risati v naravni velikosti; zaradi pomanjkanja prostora smo jo risali kar na tleh. Telefona nismo imeli; takrat tudi ni bilo direktne zveze z Novim mestom, zato smo morali za vsak razgovor hoditi na pošto in tam čakati na zvezo.

Tudi potovanja v Novo mesto je bilo dosti večja in dolgotrajnejša avantura kot danes. Avtomobilske ceste še ni bilo, po stari cesti pa je bila samo ena avtobusna zveza na dan. Vožnja z vlakom je ob ugodnih razmerah trajala tri ure, po cesti pa so nekateri „prekaljeni“ šoferji prišli resda v eni uri, samo po taki vožnji sta bila potnik in avto zrela za manjše popravilo.

## AVTOMOBIL IZ LESA V NARAVNI VELIKOSTI

Ker je čas pritiskal, smo risbe kar sproti dajali že tudi v izdelavo. Seveda takrat v tovarni ni bilo nobene prototipne delavnice. Dela na prototipu so se lotili najbolj izkušeni delavci kar v proizvodnji. Skoraj ni mogoče opisati vseh težav, ki so se pri

tem pojavljale vsak dan. Še danes je težko razumeti, da nismo nad vsem skupaj obupali. Za začetek smo morali izdelati lesen model avtomobila v naravni velikosti. To se je dogajalo v takratni kolarski delavnici, ki pa je bila z vseh strani podprta s tramovi in je resno grozila, da se bo vsak čas podrla in pokopala pod seboj nastajajoči model z graditelji vred. No, pa se ni podrla in že je bilo treba začeti s pločevino, ki so jo spretni kleparji oblikovali po lesenem modelu. Edino orodje pri tem so bili roka, kladivo in trma...

S podvozjem je bilo malo lažje, ker ni bilo treba modela. Ampak težav je bilo tudi tu obilo. Okvir smo zvarili kar na dvorišču, hujše pa je bilo s strojno obdelanimi deli in z odkovki. Strojni park je bil majhen in zelo skromen. S trmo in malo sreče, pa se je podnevi in ponoči vrtelo, brusilo, frezalo in popravljalo, dokler ni bilo za montažo vse pripravljeno. Odkovke smo improvizirali kar s pločevinastimi deli, ki smo jih varili na vse mogoče in nemogoče načine, dokler nismo ocenili, da bo stvar „držala“. Seveda je bila točnost izdelave hudo vprašljiva stvar in marsikdaj skoraj ni bilo mogoče ugotoviti, ali je napaka na risbi ali pri izdelavi. Tako se nam je nazadnje zdelo že močno sumljivo, da je ob prvem poskusu montaže karoserije s podvozjem stvar „štimala“.

Čas je neizprosno tekkel in groza nas je bila, ko smo gledali koledar, na avtomobilu pa je bilo še neskončno veliko dela, saj je bilo treba pričarati še vso notranjo in zunanjo opremo, potrebne inštalacije, ga pobarvati in „zglancati“ za sejma. Ni šlo drugače, kot da smo organizirali delo brez odmora podnevi in ponoči. Zanimivo je, da nihče ni vprašal za nadure in plačilo; vsi so se borili na vso moč za ta avto, kot bi ga delali zase. In dan pred otvoritvijo sejma smo zavlekli avto v lakirnico – (to je bila malo večja soba). Sedaj že pokojni Pepi s svojimi ljudmi je dal prav vse od sebe, da bi bilo vse polakirano kot je prav; časa pa je bilo resnično premalo. Končalo se je tako, da so z našim še toplim prototipom naložili na kamion tudi fante iz lakirnice z vso potrebno lakirersko kramo, ti pa so potem potopi v Zagreb in na štandu v Zagrebu dokončali delo.

No, avto je bil razstavljen, zbudil je zavist in zanimanje, tudi naročila so se pojavila in ko smo se po prečutih nočeh „finaša“ na prototipu za silo naspali, smo ugotovili, da nas šele zdaj čaka obsežno in zapleteno (bolj kot smo si takrat predstavljali) delo, kajti vozilo je bilo treba na vse načine preizkusiti, pomanjkljivosti odpraviti in pripraviti serijsko proizvodnjo.

(nadaljevanje na 9. strani)



Na sliki bomo prepoznali ekipo „vodilnih“ v proizvodnji dostavnih vozil v letu 1956: od desne proti levi stoje Jože Miklič (s kapo na glavi), Stane Pustavrh, Ignac Pavlin, Tone Sladič, Franc Potočar, Čedomir Čemelč in pok. Tone Grašič. (Fotoarhiv IMV)



Zapletenih vprašanj in glavobolov ni manjkalo! Na sliki: dipl. ing. Martin Sever, konstruktor našega dostavnega vozila, in Ignac Pavlin, vodja mehanične delavnice.



Med najpomembnejše odločitve našega kolektiva sodi zgodovinski sklep, da bomo izdelali lastno dostavno vozilo. Na sliki: naš prvi kombi, prvo jugoslovansko vozilo domače konstrukcije. (Fotoarhiv IMV)



## TRMASTE GLAVE NE ODNEHAJO ...

Vsega tega smo se nemudoma lotili. Najprej je bilo potrebno urediti in prečistiti konstrukcijske risbe. Veliko stvari, ki smo jih ugotovili med gradnjo prototipa, je bilo treba na risbah popraviti. Veliko smo se pri praktičnem delu tudi naučili in prve skušnje je bilo kar takoj potrebno upoštevati pri konstrukciji. Ne nazadnje se je nabralo med delom tudi veliko koristnih pripomb, predlogov in sugestij od vseh tistih, ki so sodelovali pri izdelavi prvega novega avtomobila: od vodstva preko mojstrov in predelavcev do posameznih delavcev, ki so se ubadali z izdelavo posameznih delov in montažo. To je bila pravzaprav prva organizirana inovacijska dejavnost v naši tovarni, kjer so sodelovali skoraj vsi člani kolektiva.

Najbolj zanimivo in seveda hudo poučno pa je bilo preizkušanje novega avtomobila na cesti. Začelo se je tako, da smo že pri Gotni vasi zleteli s ceste in „poravnali“ nekaj obcestnih kamnov, ker je počil končnik

na prednjem kolesu. Sicer pa razen bušk na trmastih glavah ni bilo hujše škode.

V nadaljevanju se nam je „posrečilo“ zlomiti volan, nekaj krmilnih ročic in par viličnih sornikov. Vse to med ne ravno počasno vožnjo po javnih cestah in prav gotovo še dolgo ne bo jasno, kako smo jo pri vsem tem odnesli brez kakršnihkoli poškodb.

Drži pa, da smo si na tak praktični način dobesedno in konkretno vbili v glavo veliko znanja o trdnosti materiala na avtomobilu. Seveda je bilo časa malo in nismo si mogli privoščiti razkošja, da bi čakali na rezultate dolgotrajnih pa tudi dragih raziskav v raznih laboratorijih in inštitutih. Zaman je seveda poudarjati, da smo rezultate teh naših praktičnih izdelkov sprti vnašali v risbe in skušali tako čim koristneje združevati prakso s teorijo.

### 1959: PRVIČ NA BEOGRAJSKEM SEJMU TEHNIKE

Misliti pa je bilo treba tudi že na priprave in orodja za proizvodnjo, kajti prostore za proizvodnjo novega avtomobila smo že gradili. Zaradi tega smo mo-

rali vzporedno s konstrukcijo vozila pripravljati tudi ustrezno dokumentacijo za priprave, orodja in vse drugo, kar je bilo potrebno za proizvodnjo. Prav kmalu smo morali začeti s poskusno serijo vozil. Dogovorjeno je bilo, da izdelamo pet vozil, ki bi jih razstavili tudi na sejmu tehnike v Beogradu 1959 v jeseni. Lotili smo se izdelave dveh kombijev, turista in dveh servisov. Zopet so poprijele pridne roke delavcev v karosernici in strojni obdelavi, varilci so se lotili vseh petih okvirjev šasij in zopet se je delalo noč in dan, saj je bil vsak element vozila nov, vse je bilo treba izdelati z lastnimi silami, z iznajdljivostjo in skrajnimi napori vseh članov kolektiva. Čas nas je zopet pestil, saj ni bilo mogoče „planirati“, kdaj in kje se bo kaj zataknilo in na kakšne probleme bomo naleteli. Vse je bilo treba reševati sprti in takoj.

Naporno delo je bilo to in več kot dinamično. Mislim pa, da smo se prav vsi ob tem delu ogromno naučili, pa ne samo na strokovnem področju, ampak tudi v vzajemnosti, tovarištvu in v medsebojnih odnosih sploh. Zanimivo je, da napore naloge in težko delo združujejo ljudi. Naši ljudje pa so bili takrat

združeni tudi v skupni volji in odločenosti, da ustvarijo in predstavijo svoja nova vozila in si na ta način postavijo trdne temelje za svoj nadaljnji razvoj. Takrat nas je bilo vsega skupaj 500 in če odštejemo skromne in maloštevilne pisarniške prostore, nismo imeli za vso proizvodno dejavnost na razpolago niti 3.000 kvadratnih metrov pokrite površine.

Šele danes lahko ocenjujemo, kako dolgoročni so bili sadovi takratnih prizadevanj in naporov in kako je bilo izpolnjeno tisto, kar je imel pred očmi takratni kolektiv.

V Beogradu smo želeli pokazati ne le naš novi avto, ampak tudi že razne izvedbe, ki naj služijo različnim panogam našega gospodarstva. Čeprav nas je čas pošteno lovil, smo zadnji dan le spravili avtomobile v Beograd in na sejmu tehnike so bili predstavljeni javnosti.

Zanimanje je bilo veliko in dobili smo prva resna naročila. Steklo je intenzivno delo na pripravljanju redne proizvodnje, medtem je bila do konca leta 1959 gotova nova hala s karosernico in februarja 1960 je stekla redna proizvodnja.



Naš kombi je osvojil simpatije Beograjčanov. Posnetek je s sejma tehnike 1959 v Beogradu, na katerem smo se prvič predstavili kot proizvajalci cestnih vozil. (Fotoarhiv IMV)



# Prva je bila iz akacije

Že dalj časa so tekli pri vodstvu podjetja razgovori, češ da bi bilo zelo zanimivo poskusiti s proizvodnjo avtomobilskih prikolic. Baje so se za tak izdelek zelo zanimali Švedi in menda bi se stvar dala lepo prodajati.

No, pa razgovor nismo preveč resno jemali in nihče se ni za zadevo preveč ogreval, saj nismo poznali takih izdelkov. Pri nas je bila takrat avtomobilska prikolica bolj redka prikazen na cesti; vedeli pa smo, da je v njej dosti lesenega pohištva, pa tudi karoserija je bila bojda lesena. Za les seveda nismo bili preveč navdušeni, saj nihče ni vedel, kako se v proizvodnji z lesom dela, kaj je vse v taki prikolic in kako se naredi pravo pohištvo za tako reč.

Leta 1965 je prišla reforma; vprašanje deviz se je zaostri in uvoz je bil vezan na izvoz. Mi pa smo morali proizvajati kombije, saj smo od tega živeli, za kombije pa smo uvažali motorje in menjalnike.

Pa je padla komanda, ostra in jasna: narediti je treba prikolico, kakor vemo in znamo, samo hitro mora biti, takorekoč takoj in dobro mora biti narejena, da se bo dala prodajati na Švedskem! Treba se je bilo lotiti tega posla tako ali drugače. Od

švedskega interesenta smo dobili želje in navodila: kakšna naj bo po dolžini in širini, kaj da naj ima vse notri, pa lesena da mora biti, pa dobro izolirana, pa okna da bodo dvojna, zavore naj ima, pa lahka mora biti — največ 600 kg! Kako se pa taka reč naredi, tega tudi on seveda ni vedel. Samo to je še rekel, da bi jo bilo treba konec avgusta razstaviti v Stockholmu, če resno mislimo, ker drugače bomo zamudili vso sezono leta 1966. Takrat smo pisali junij. In sem mu obljubil (od takrat sem menda znan, da preveč rad in prehitro kaj obljubim) — on pa me je samo pomilovalno gledal in me opozoril, da samo transport do Stockholma traja takole tri tedne, če gre vse po sreči ...

## HITER, A TEŽAK „POROD“ ...

Torej smo morali vse pretuhitati sami. „Aksa“ in „bremze“ so nam bile že jasne, „fargeštel“ tudi, ampak drugega pa prav nič. Vse mogoče ljudi smo spraševali, kako mora biti narejena karoserija in kakšen da naj bo les. Pa nam je neki kolar, tak, ki je delal kočije povedal, da je za take stvari najboljši akacijev les. In je moral pokojni Bašelj

obrniti pol države, da je neke staknil par plohov iz akacije, da smo lahko začeli. Seveda smo najprej vse skupaj narisali in naredili najprej model, da smo dobili pravo predstavo, kako bo zgedalo. Potem pa smo morali zelo hitro začeti kar zares. Dobili smo arhitekta, ki je bil pripravljen na hitro skicirati pohištvo, mi pa smo morali potuhtati še kup stvari. Nismo še vedeli, kako se naredi okno z dvojnimi steklom da ne teče noter, kako zgleda nadsvetloba, iz česa bo izolacija in kako debela naj bo, kakšna je zunanja obloga, kakšna bo notranja obloga, ali bomo karoserijo „limali“ ali zbijali, da bo vse skupaj lahko in da se ne bo podrlo po poti.

Skratka: srečali smo se z vrsto podrobnosti in postopkov, ki jih nismo poznali. Spomnim se, da smo vse stike lesenih delov karoserije naredili na „capfne“ in na „gerunge“ in na „fedre“ ter uporabili vse mogoče mizarske „štose“, samo da je bilo bolj komplicirano za izdelati. Šele kasneje smo potuhtali, da se vse to da napraviti dosti enostavneje, samo „ta pravega“ človeka smo morali dobiti, da nam je o lesu malo več povedal, pa še v kakšno knjigo je bilo treba pogledati. Takrat pa ni bilo časa.

Pohištvo smo naročili pri mizarju mojstru Kregarju iz Šentvida, saj nismo imeli pojma, kako se naredi. Vse pa je bilo iz mahagonija, tudi notranje optate, tako da je bila stvar kar „nobel“. Takrat se je rodilo tudi ime ADRIA za naše prikolicice. Ob neki priložnosti je namreč prišel „generalni“ pogledat, kako gre stvar od rok. S ponosom smo mu razkazali naše „bastlanje“, saj je bilo že videti škatlo in nekaj pohištva je bilo tudi že notri. Pa je takoj vprašal, če smo že kaj razmišljali o imenu za prikolico in kar predlagal: „ADRIA Camping“ naj bo! Takrat se nam še sanjalo ni, da bo to ime postalo tako znano po Evropi.

## TRI DNI PRED RAZSTAVO JE BILA PRIKOLICA ŠE V NOVEM MESTU

Nazadnje je bila prikolica nekako narejena in pripravljena za razstavo. Samo razstava je bila v Stockholmu, prikolica še vedno v Novem mestu, do otvoritve razstave pa samo še tri dni ...

Ni bilo druge pomoči, kot da smo hitro montirali na avtomobil kljuko kot smo vedeli in znali, zapeli prikolico in jo naravnost iz delavnice odpeljali v

(Nadalj. na nasl. strani)

Stockholm. To je bila prva testna vožnja Adrie. Naš švedski interesent gospod Karlsson je na naše obljube že pozabil in seveda debelo pogledal, ko smo se popoldne pred otvoritvijo pojavili pri njem. Prikolico smo oprali in jo peljali naravnost na sejem. Izkazalo se je, da je bila to edina inozemska prikolica na sejmu, ki je imela res dobro izolacijo in dvojne šipe v oknih. Zaradi tega je vzbudila veliko zanimanja. Karlsson je imel seveda nekaj pripomb na razne detajle v prikolici, pripravljen pa je bil takoj naročiti vse prikolice, ki smo jih v stanju izdelati.

Doma smo morali zaradi tega kar takoj organizirati prvo proizvodnjo. Prikolico je bilo treba prej na Švedskem še homologirati; to pomeni, da je morala preстати vrsto tehničnih preizkusov in pregledov, na katerih so švedski tehnični uradi ugotavljali, če je prikolica narejena v skladu s švedskimi predpisi in če je tehnično brezhibna. Šele ko smo dobili vse zahtevane ateste in potrdila, smo lahko začeli s proizvodnjo in z izvozom na Švedsko.

Medtem je Karlsson prišel na idejo, da bi napravili še en model prikolice, ki naj bi bil zanimiv za švedski trg. Najbrž ga je navdušila naglica, s katero smo naredili prvi prototip in kar čez noč je hotel še drugega. Predlagal je, da bi „ponaredili“, to se pravi prekopirali švedski model prikolice OPIO, ki je bila na Švedskem zelo priljubljena in iskana. Pripeljal nam je eno tako prikolico. Takoj smo organizirali skupino, ki jo je prerasala, prilagodila konstrukcijo našim možnostim glede materialov in tehnologije. Tudi ta prototip je bil izdelan v rekordnem roku manj kot mesec dni. Dobil je ime OPATIJA. Tudi to prikolico smo homologirali.

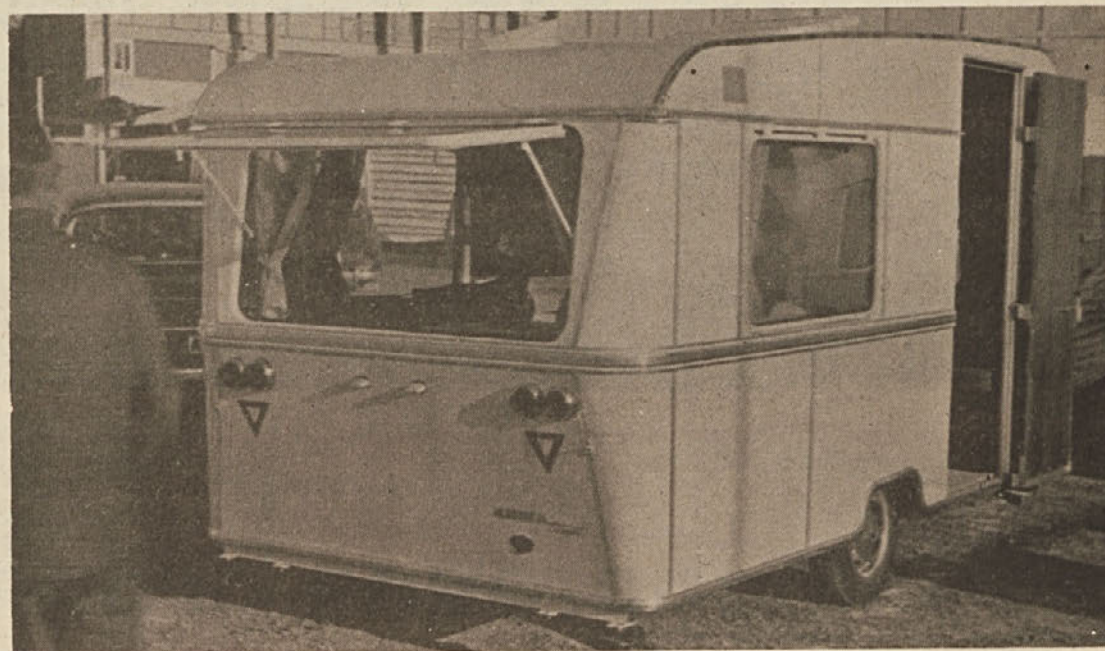
Februarja 1965 smo začeli s prvo proizvodnjo prikolic za izvoz na Švedsko in še istega leta smo izdelali in prodali na Švedskem 370 prikolic. To so bili sicer skromni začetki, če se jih spominjamo danes, vendar smo se na teh prvih prikolicah ogromno naučili in kmalu smo lahko razvili boljšo, lažjo in za serijsko proizvodnjo primernejšo izvedbo ADRIE. Kmalu je nastala družina modelov raznih velikosti, ki jih v širokem izboru izvedb proizvajamo še danes.

Švedsko tržišče, ki je ugodno sprejelo naš proizvod, nam je v zelo kratkem času omogočilo, da smo osvajali po vrsti tržišča od Danske, preko Nemčije in Holandije, tako da je danes naša ADRIA z zaščitenim imenom prisotna na vseh tržiščih zahodne Evrope.

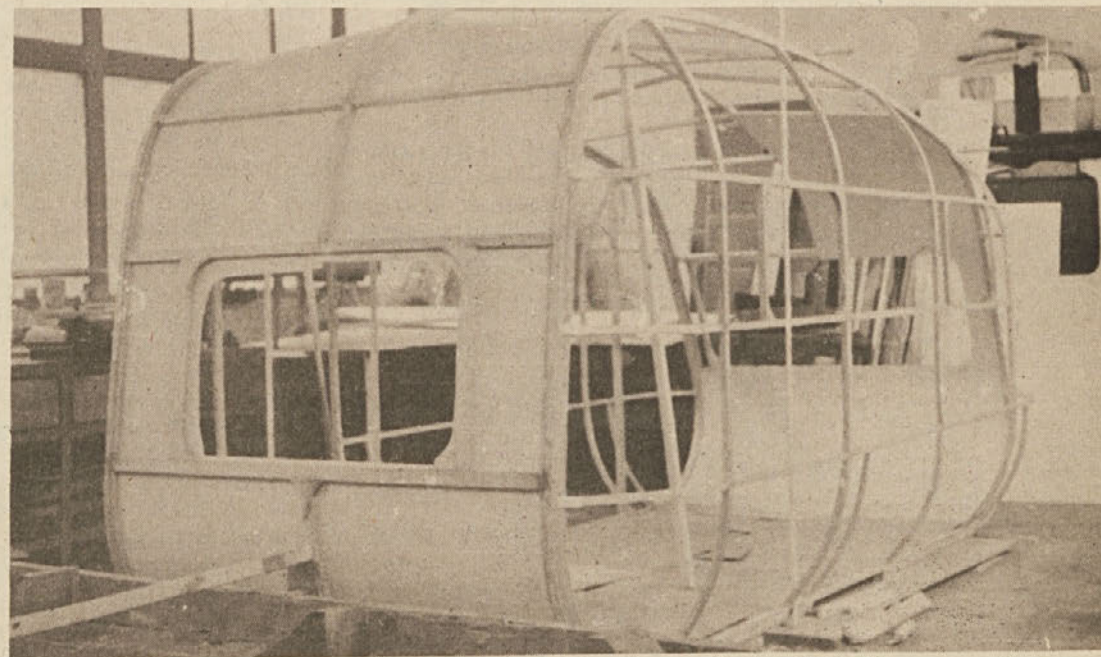
MARTIN SEVER



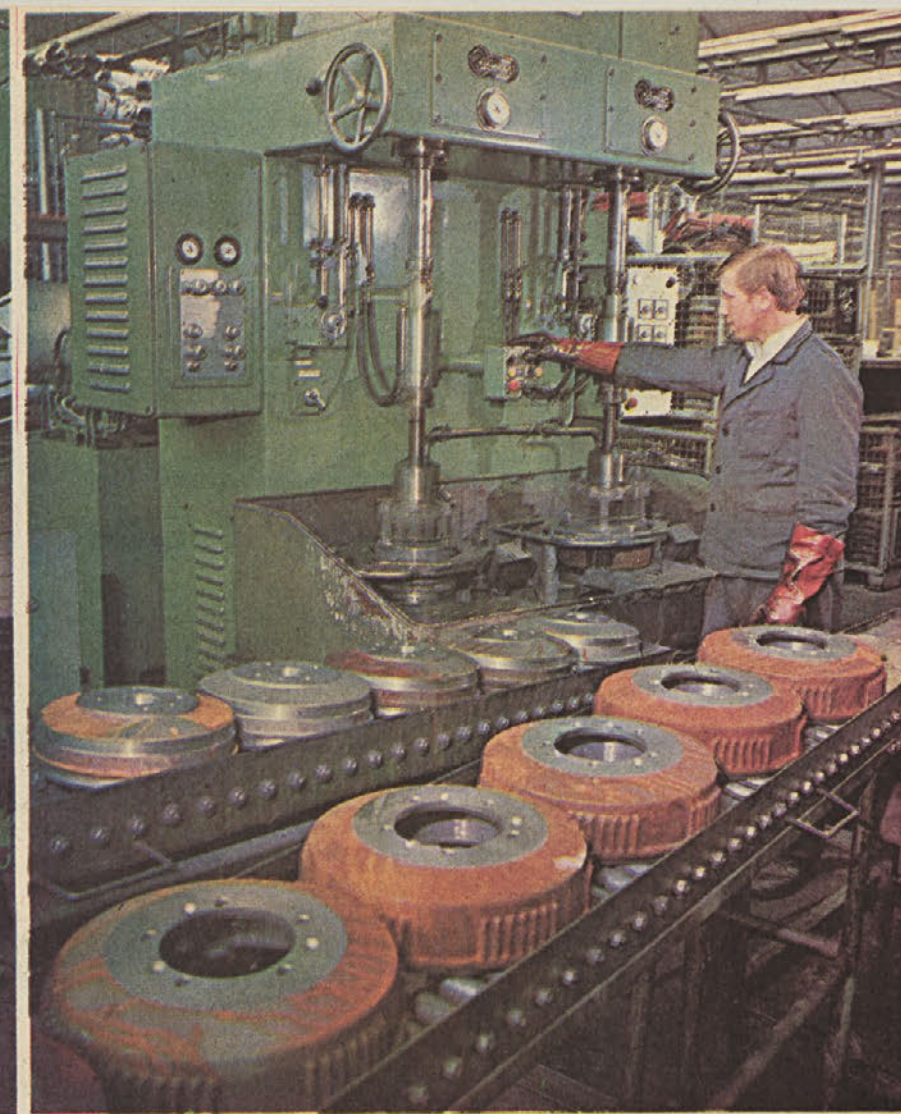
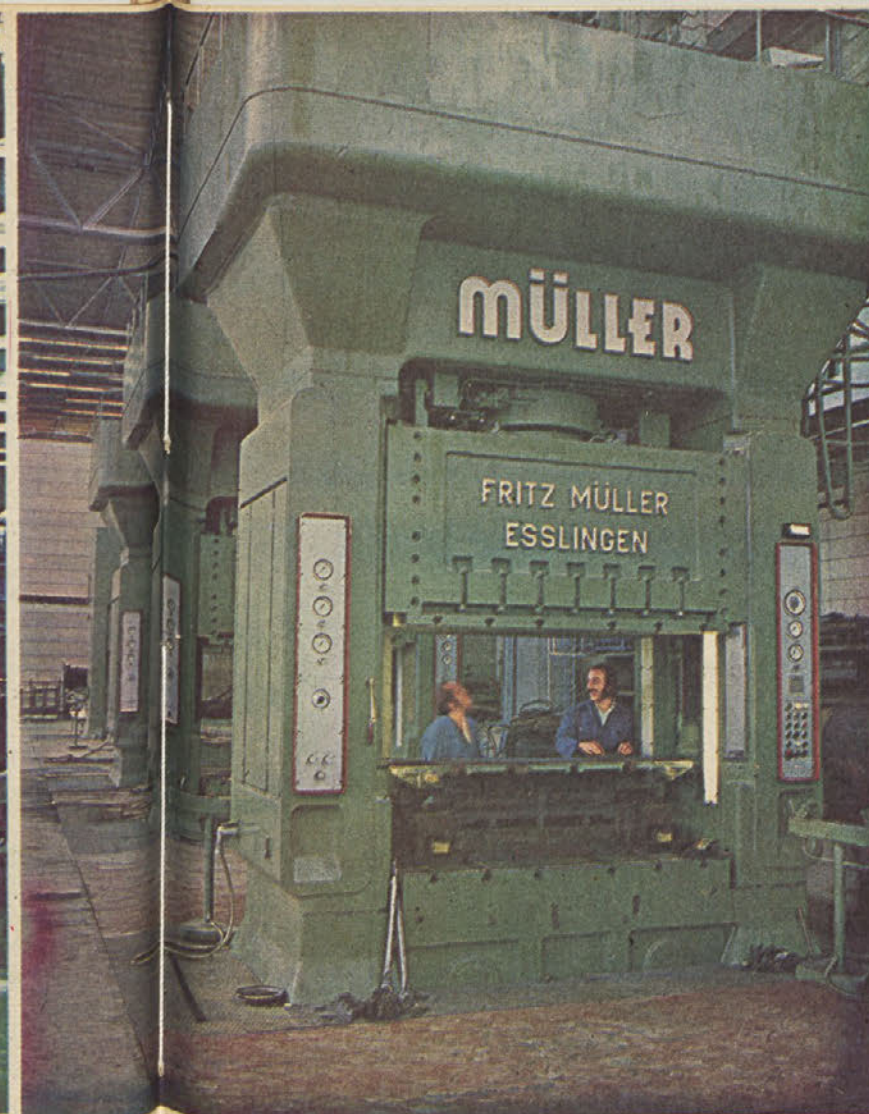
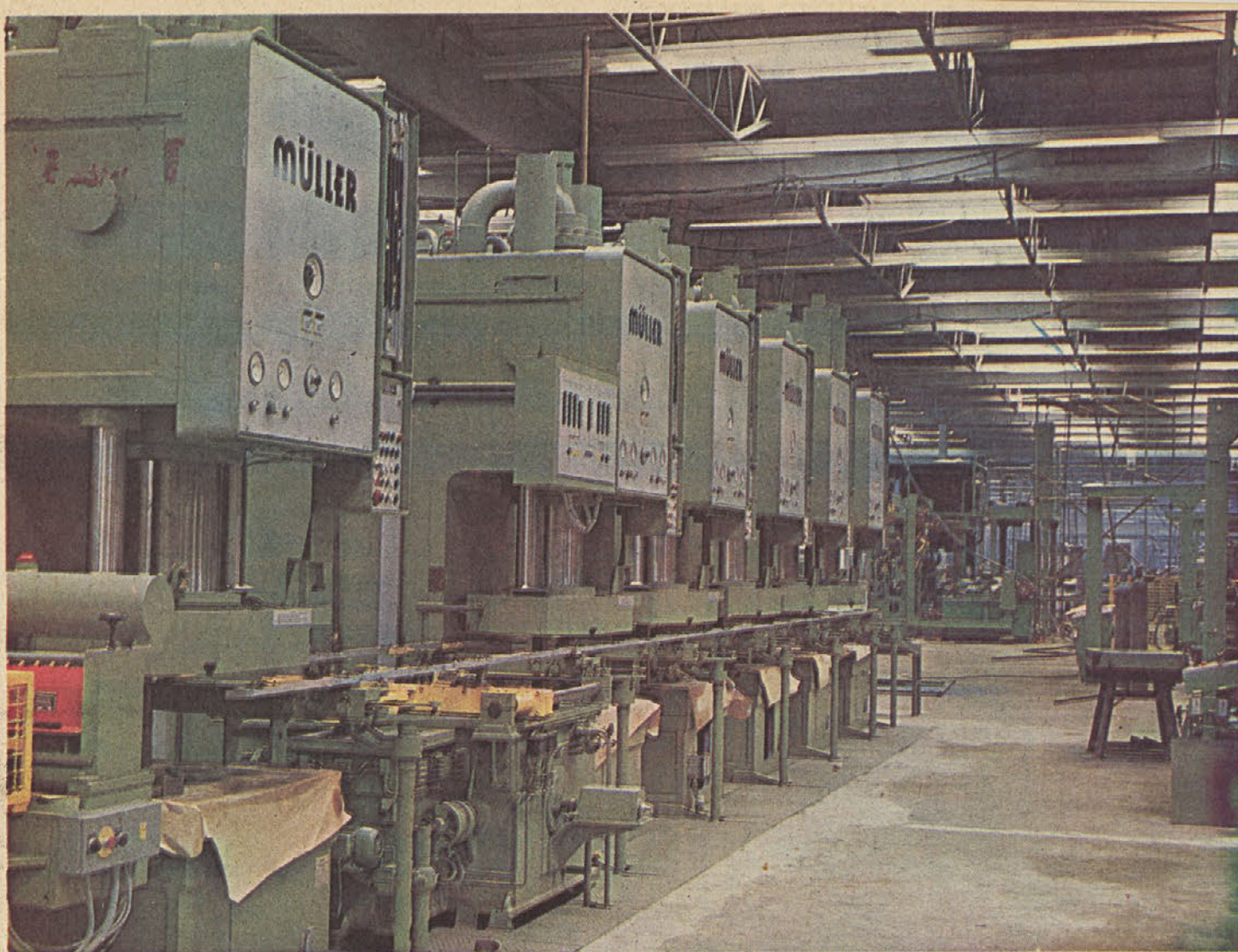
Ing. Martin Sever je sam peljal prvo prikolico ADRIA na sejem v Stockholm, med prevozom pa je testiral njene vozne lastnosti.



Letos slavimo desetletnico proizvodnje prikolic v IMV: naša prva ADRIA na sejmu v Stockholmu 1965. (Fotoarhiv IMV)



Leto dni kasneje smo se na sejmu pojavili že z drugim tipom prikolice, ki je bila znana pod imenom OPATIJA. (Fotoarhiv IMV)



## Samoupravna organiziranost

Delo za uresničitev ustavnih amandmajev se je pri nas pričelo že v letu 1972, ko je DO postavila nalogo: izvršiti rekonstrukcijo obstoječih proizvodnih programov in na podlagi le-teh delitev dela med enotami, katerih rezultat se lahko potrdi kot vrednost.

Izdelana je bila analiza pogojev v smislu 74. člena zakona o konstituiranju organizacij združenega dela in vpisana v sodni register. Delovni ljudje v Industriji motornih vozil so se odločili, da se organizirajo v devet temeljnih organizacij združenega dela in v delovno skupnost skupnih služb.

TOZD so bile organizirane na področju sedmih občin:

- TOZD – IMV Tovarna avtomobilov Novo mesto
- TOZD – IMV Tovarna opreme Črnomelj
- TOZD – IMV Tovarna avtomobilskih prikolic Brežice
- TOZD – IMV Tovarna „Podgorje“ Sentjernej
- TOZD – IMV Tovarna opreme Mirna
- TOZD – IMV Tvorница servisne opreme Beli Manastir
- TOZD – IMV Razvojni inštitut Novo mesto
- TOZD – IMV COMMERCE Novo mesto
- TOZD – IMV Zastopstvo inozemskih firm Ljubljana.

Predzaznambe so bile izvršene dne 24. 12. 1973, prijave za vpis pa 14. 1. 1974.

Samoupravni sporazum o združevanju dela in sredstev ter urejanje medsebojnih odnosov v Industriji motornih vozil Novo mesto je bil podpisan 28. decembra 1973.

Izdelan in podpisan je bil samoupravni sporazum o razporeditvi sredstev, pravic in obveznosti OZD IMV na temeljne organizacije združenega dela v njeni sestavi, na podlagi stanja na dan 31. 12. 1973.

V letošnjem letu smo na podlagi razvojnih programov nadaljevali intenzivno delo na izdelavi nove organizacije v temeljnih organizacijah in v delovnih skupnostih skupnih služb, katere cilj je, da se ugotovijo pogoji za nadaljnje uresničevanje ustavnih določil. Sprejet je tudi politični dogovor, da se s 1. januarjem 1976 formirajo v TOZD Tovarni avtomobilov naslednje TOZD:

TOZD tovarna avtomobilov, TOZD tovarna prikolic, TOZD tovarna Suhor in Tehnoservis.

Glede na medsebojno odvisnost vseh proizvodnih programov IMV, ne samo med TOZD v IMV, temveč tudi med številnimi dobavitelji delov, materiala in sklopov (pribl. 150 kooperantov) je v pripravi samoupravni sporazum o formiranju skupnosti za proizvodno prodajo in vzdrževanje IMV vozil.



# Integracijska gibanja

Naša integracijska gibanja, ki jih je podjetje opravilo na področju Dolenjske, Bele krajine in Posavja, segajo v leto 1968 in so v veliki meri vplivala na obseg in rast proizvodnje našega podjetja. Prve pobude za integracije smo dali že v letu 1968, nakar se je pripojilo k podjetju Lesno predelovalna industrija „Lepis“ Suhor. Sledile so integracije z Lesnim podjetjem „Zora“ Črnomelj in Tovarno šivalnih strojev Mirna na Dol. V letu 1972 se je pripojilo k IMV Mizarsko podjetje „Podgorje“ Šentjernej. Z integracijo omenjenih podjetij so se kapacitete za proizvodnjo prikolic močno povečale. Hkrati s pripojitvami smo se lotili modernizacije teh obratov. Nabavljena je bila nova oprema ter strojni park za visoko produktivnost, ki omogoča linijsko proizvodnjo po sodobni tehnologiji.

Hkrati je bila z jasno opredeljenim programom proizvodnje in modernizacije ponovno zagotovljena po določenih kriterijih ekonomska samostojnost teh enot, ki so bile v letu 1972 tudi organizirane kot temeljne organizacije združenega dela v okviru IMV.

Organizacija združenega dela je kot celota aktivno sodelovala pri povezovanju z drugimi sorodnimi OZD, vešdar pa na tem področju niso doseženi po-

membnejši rezultati. O tesnejšem sodelovanju med proizvajalci cestnih vozil SRS (TAM, TOMOS, CIMOS in IMV) so bili prvi razgovori konec leta 1972 v Novem mestu.

Udeleženci so obravnavali problematiko proizvodnje in nadaljnega razvoja industrije cestnih vozil SRS ter potrebe po poglobitvi medsebojnega sodelovanja na tem področju. Ugotovljeno je bilo, da proizvajalci cestnih vozil skupaj s svojimi kooperanti predstavljajo pomemben delež industrijske proizvodnje SRS z možnostjo in nujnostjo nadaljnega razvoja, ki je pomemben zaradi pomanjkanja finančnih sredstev, kakor tudi zaradi neustreznih režimov gospodarjenja. Poleg drugih ugotovitev je bilo tudi dogovorjeno, da službe za kooperacijo sodelujočih podjetij pripravijo problematiko kooperantske mreže, ki naj bi jo obravnavali na skupnem sestanku ustreznih služb.

Nadaljnje delo so prenesli na odbor proizvajalcev motornih vozil pri svetu za kovinsko in elektro industrijo Gospodarske zbornice SRS. V teku leta 1973 je bilo med zainteresiranimi še več sestankov na Ljubljanski banki, Gospodarski zbornici, v IMV in CIMOS. Rezultat teh sestankov je bil, da naj se izdela program sodelovanja med CIMOS in IMV; ustanovljena je bila tudi komisija pri gospodarski zbornici. IMV je v določenem roku izdelal program, CIMOS pa tega ni storil.

Prav tako je bilo organiziranih več sestankov s tovarno Novoles iz Novega mesta za sodelovanje na področju proizvodnega programa avtomobilskih prikolic, ki pa niso privedli do zaželenega rezultata.

Začeti so bili tudi intenzivni razgovori, na katerih je bila dana naša pobuda za združevanje z avtoservisnimi podjetji, ki zdaj opravljajo to dejavnost kot naši pogodbeni servisi. Omenjene organizacije so sprejele našo pobudo in aktivno delajo na tem, da bi prišlo do združitve s tem, da bi opravljale v bodoče svoje storitve izključno na izdelkih IMV, organizirane kot TOZD.

Pripravljeni smo sprejeti vsako pobudo, bodisi v smislu horizontalne ali vertikalne integracije pod pogojem, da se slehernemu partnerju omogoči nadaljnji razvoj v gospodarskem in samoupravnem smislu.



S skupne seje samoupravnih organov IMV in Tomosa leta 1962 – žal do dejanske združitve obeh podjetij nikoli ni prišlo, a ne po krivdi IMV.



Naša TOZD: Tvornica servisne opreme Beli Manastir v Baranji, kjer izdelujejo poleg servisne opreme tudi drugo opremo za avtomobile.



1973: razgovori v IMV s predstavniki CIMOS-TOMOS o tesnejšem sodelovanju proizvajalcev cestnih vozil v Sloveniji.



IMV – KURIR izdaja delovna skupnost Industrije motornih vozil Novo mesto – Izhaja vsak mesec v 4200 izvodih – Uredništvo in uprava: Novo mesto, Zagrebška cesta 18/20 – Ureja uredniški odbor – Stavek, filmi in prelom ČZP DOLENJSKI LIST – Tisk: Tiskarna LJUDSKA PRAVICA Ljubljana



Ivan Ferkolj



Anton Hren



Stane Kolenc



Milan Kukovec



Peter Levičar



Jurij Levičnik



Jože Miklič



Jožica Okroglič



Franc Podržaj

## Naši jubilanti

V teh dnevih, ko slavimo v delovni organizaciji 20 let obstoja IMV, 15 let proizvodnje prvega jugoslovskega avtomobila domače konstrukcije in 10 let proizvodnje ADRIA caravanov, se s hvaležnostjo vsi spominjamo tovarišev in tovarišic, ki že dve desetletji neutrudno prispevajo svoj pomemben delež za dosednji razvoj in dosežene uspehe našega podjetja. Naši jubilanti so: Ivan Ferkolj, Stane Kolenc, Jurij Levičnik, Franc Podržaj, Jože Seničar, Jože Šinkovec, Alojz Zupančič, Jože Miklič, Anton Hren, Milan Kukovec, Jožica Okroglič, Rozi Pureber, Anton Sladič, Franc Šmid, Stane Slapničar, Peter Levičar.

Ob naših velikih jubilejih se jih s hvaležnostjo spominjamo in jim hkrati iskreno želimo vse najboljše, trdnega zdravja in še mnogo zadovoljnih, ustvarjalnih let med nami!

DELAVCI IN DELAVKE VSEH  
TOZD IMV Novo mesto



Rozi Pureber



Anton Sladič



Stane Slapničar



Jože Seničar



Jože Šinkovec



Franc Šmid



Alojz Zupančič

## Bil sem četrti član v kolektivu

Rad se spominjam 20. obletnice obstoja Industrije motornih vozil, še posebej zaradi tega, ker sem prišel v to podjetje kot četrti član našega kolektiva. 1. oktobra 1954 me je k sodelovanju nagovoril direktor takratnega AGRO-SERVISA v izgradnji, tov. Slavko More. Tako sem tega dne nastopil delo v novem podjetju, ki se je nato preimenovalo v MOTOMONTAŽO in še kasneje v Industrijo motornih vozil. Naj najprej povem, kaj je bilo takrat zgrajena: sedanja hala za proizvodnjo prikolic je bila brez oken, vendar je bila za več kot polovico manjša od sedanjice; imeli smo še upravno splotje s trgovino in z bencinsko črpalko.

V začetku sem najprej opremil ti dve poslopji, tako da smo do zime zaprli spodnje dele hale, nakar je tu takoj začela delati mehanična delavnica. Težav ni manjkalo, saj ni bilo nikoli dovolj materiala in orodja, toda popustili nismo. V tej delavnici so se počasi začeli nabirati delavci, pretežno mladi. Kmalu nas je bilo približno 30, to pa je bil tudi ves naš „mali kolektiv“ v pravem pomenu besede. Delali smo z razumevanjem in z veliko volje, kot da bi vedeli, da se bo iz tako malega podjetja razvilo to, kar danes imamo.

Za tako velik razvoj in tako hitro rast podjetja gre velika



promet v IMV resnično povečal, lahko ugotovimo, da je k tej neugnani rasti pomagala tudi nenehna volja za napredkom. Povečalo se je tudi število delavcev, saj ima zdaj IMV že nekaj več kot 5.000 zaposlenih, ki so tu dobili kruh, preskrbljene pa so tudi njihove družine.

Težko si je predstavljati tako hiter razvoj nekoč tako malega podjetja, ki je preraslo v pravo industrijo. Za tako hiter napredek gre zasluga vodilnim delavcem v podjetju in odgovornim gospodarstveni-

zasluga in pohvala generalnemu direktorju tov. Juriju Levičniku. Več let sem bil član delavskega sveta in upravnega odbora v IMV. Spominjam se besed tovariša Levičnika, ko je ob neki potrditvi zaključnega računa dejal: „Tovariši, letos smo uspeli, da smo napravili prometa za milijardo dinarjev, poskrbeli pa bomo, da bomo vsako leto naredili za eno milijardo več!“ Ob tej njegovi izjavi nam je zastal dih, češ saj to ni mogoče. Če pa se danes ozremo nazaj in ugotovimo, za kolikokrat se je

kom in političnim delavcem v občini. Nič manjše pa niso zasluge vseh delavcev IMV, ki so z marljivim delom in z zavestjo, da je tovarna njihova, nenehno delali za njen razmah. Dobro smo vseskozi vedeli, da bodo v njej lahko dobili delo tudi naši otroci in bodoči rodovi.

Danes ni tako kot je bilo nekoč v stari Jugoslaviji, kjer ali ni bilo dela ali pa si moral za delo prositi, pa ga vseeno nisi dobil. Danes je za delovnega človeka urejeno, zato si vsak pameten človek želi, kot vsi napredni narodi po svetu, da bi bil mir in da bi vladalo sožitje. Danes ni več prosjačenja za delo, niti ne izseljevanja za stalno na tuje, ni preganjanja in ne pokanja. Danes imamo mir v socialistični državi. Vse možnosti so tu za izobraževanje in izpopolnjevanje, pa tudi pota do zaslužka so odprta.

Vsi, ki smo nekoč okusili gorje delavca v starih časih, iskreno želimo, da bi mlajši delavci, ki tega niso poznali, razumeli razvoj in spoštovali priborjene pravice delavcev. Naj združijo svoje želje z našimi, ki želimo in hočemo, da se strahote vojne ne bi nikoli povrnilo.

Ob koncu pa želim, da bi se podjetje še naprej razvijalo z enakim delovnim poletom kot doslej!

JOŽE MIKLIČ



Obrat, ki zaposluje veliko ženske delovne sile, je tudi šivalnica za izdelovanje prevlek v TOZD tovarna opreme na Mirni (slika zgoraj).

## Ponosen grem skozi velike proizvodne hale...

Kot mlad avtomehanik, poln volje do avtomobilizma, ki se je pri nas takrat šele pojavljalo, sem se leta 1955 zaposlil v Moto-montaži, predhodnici današnje Industrije motornih vozil.

Prvo delovno mesto sem nastopil kot visoko kvalificiran delavec avtomehanične stroke v mehanični delavnici. Kmalu zatem sem bil premeščen v proizvodnjo avtomobilov in pričeli smo s pripravami za montažo DKW dostavnih vozil, kasneje pa tudi osebnih, vse do leta 1958, ko smo prvi v Jugoslaviji izdelali skupno s takratnimi maloštevilnimi inženirji, tehniki in delavci „NAŠ“, jugoslovanski avto, katerega izdelujemo še danes v raznih izvedbah (Kombi, Turist, Sanitet itd.).

Razvoj podjetja od leta 1955 pa do danes ni bil lahak, saj smo začeli delati v prostorih, ki niso bili primerni. Naglo širjenje podjetja je terjalo vedno nove in nove prostore ter tehnološko opremo, kar se dogaja tudi danes, ko IMV že predstavlja tovarno, ki je v samem vrhu avtomobilske industrije v SFRJ, s svojimi številnimi obrati na območju Do-

lenjske, drugih republikah in celo v tujini.

Leta 1959 smo na Beograjskem sejmu predstavili javnosti prvi doma izdelan avtomobil. To pa je bil šele začetek. Dobre strokovne ocene in mnenje o „našem“ avtomobilu so nam dale nov polet pri proizvodnji in novih moči pri nadaljnjem premagovanju vseh mogočih ovir. Dobra volja, vztrajnost in enotnost celotnega kolektiva nam je pripomogla, da smo uspešno premagovali vse ovire. Doživljali smo tudi posamezne neuspehe. Spominjam se, ko sva z ing. Severjem preizkušala vozilo, ko sva se v ovinku peljala namesto po cesti kar naravnost na travnik. Zlomila se nama je dvokraka ročica. Toda po vsakem neuspehu smo se zagnali še bolj zagrizeno naprej. Napočil je čas, ko smo se vsi zavedali, da jugoslovanski avto, ki je zavozil na naše ceste, mora tudi voziti po naših cestah.

Proizvodni program smo želeli razširiti, hkrati pa tudi povečati zmogljivosti obstoječe proizvodnje. Večanje naročil kupcev je terjalo od nas več avtomobilov, kot smo jih



**Prijetni, topli spomini: Milan Kukovec ob „svojem“ kombiju, ponosu novomeških proizvajalcev prvega izvirnega jugoslovanskega avtomobila (fotoarhiv IMV)**

takrat lahko dnevno proizvedli.

Odločitev, da pričnemo s proizvodnjo prikolic tipa Adria, je padla na plodna tla. To lahko vsakdo oceni danes, ko je preteklo že nekaj več kot 10 let. Mislili smo tudi na osebni avto, celo vozili bi se radi z njimi, tudi sami. Začeli smo z Austini, takrat že v novozgrajenih večjih prostorih. Ves ta čas sem se nahajal ob trakovih in novih linijah ter pozabljal na to, da teče čas naprej. Prijeti je bilo treba za vsako delo, ki ga je od nas terjalo čas in dolžnost. Biti odelkovodja, kasneje obratovodja ali vodja ekonomske enote, v tistih časih ni bilo lahko. Težko je bilo poleg rednega dela vzgajati potrebne kadre in vzgojiti pravega industrijskega delavca novih dimenzij, mu privzgojiti odgovornost, natančnost in ga opremiti tudi s primernim strokovnim znanjem.

IMV ni spremenila samo zunanega lica Novega mesta; mirno lahko rečem, da so se po našem zgledu ravnala tudi druga podjetja. Danes sem lahko ponosen in ni mi žal truda, vloženega v razvoj tovarne, saj sem danes član več tisoč članskega kolektiva, ki ima jasen program dela tudi za naprej. Ponosen sem, ko grem skozi velike proizvodne hale, da sem tudi jaz prispeval svoj delež k izgradnji. Te hale so opremljene z moderno opremo in vsem potrebnim za

sodobno proizvodnjo vozil in počutje delavca na delovnem mestu.

V starih časih smo imeli „adjustažo“ vozil zunaj pod milim nebom tudi pozimi, večkrat pa je tako potekala tudi montaža. Na sebe nismo dosti mislili, važno je bilo predvsem to, da je bila vsaka naloga pravočasno in kar se da najbolje opravljena. Z rastjo podjetja in z večjimi nalogami se je zahtevalo tudi več znanja. Tako sem poleg vseh nalog, ki sem jih imel v tovarni, končal tudi srednjo tehnično šolo strojne stroke. Od leta 1971 delam v tehnološkem oddelku. Delo je zanimivo in me veseli, saj smo v tem času uvedli proizvodnjo osebnih vozil Renault-4, Renault-12 in dostavna vozila na novi liniji.

IMV bi bila lahko danes še večja in lepša, če nam bi v preteklosti nudili občinski moške več podpore in razumevanja za naš razvoj. Naš napredek so večkrat gledali z nezanimanjem in nam celo nasprotovali. Malo kdo je takrat verjel, da bo to res postala tovarna avtomobilov in prikolic.

Bili pa smo trmasti in vztrajni in smo zato pod vodstvom generalnega direktorja Jurija Levičnika dosegli uspeh, saj je znal v vseh najtežjih trenutkih najti izhod in s smelo poslovno politiko popeljati kolektiv k nadaljnjim uspehom.

MILAN KUKOVEC





## 1955: prva brana in trtne škarje..

Če pobrskam malo v spomin pred 20 leti, bi izgledalo nekako takole:

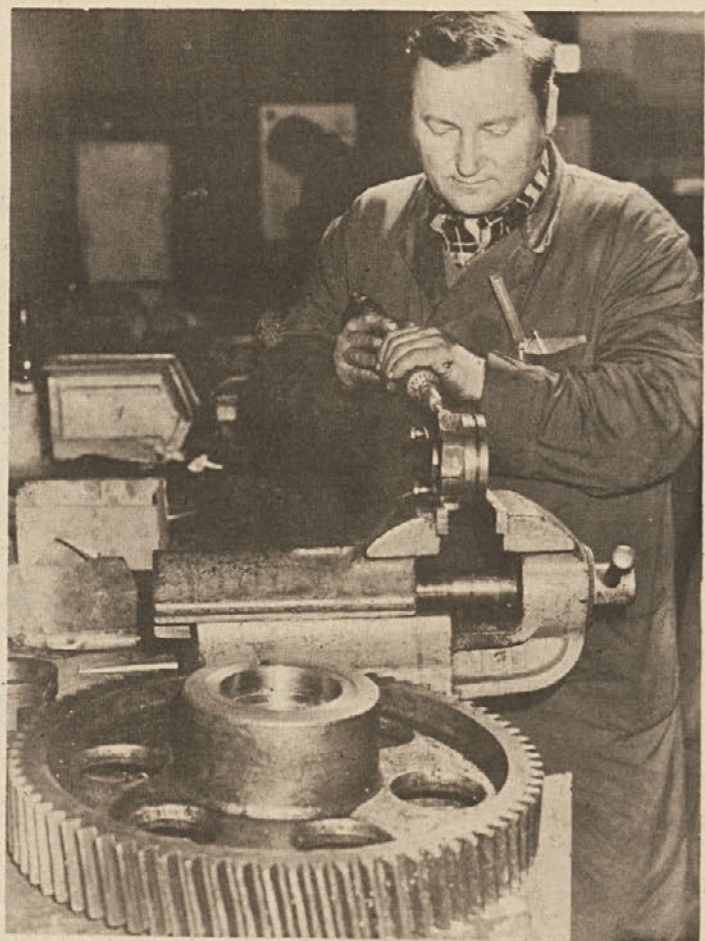
ko sem prišel pred 20 leti v takratni Agroservis, sem debelo gledal, ko ni bilo nikjer videti kakšnega stroja, razen ene stružnice, brusilnega in vrtalnega stroja ter nekoliko orodja in nekaj ročnih vrtalnih strojkov. Ker sem prišel sem kot strojni ključavničar, izučen v tovarni „Titan“ v Kamniku, sem bil navajen delati strojno, zato bi kmalu izbojazni, da ne bom delal pri strojih, pobegnil iz podjetja. Ker mi je bilo to podjetje najbližje, sem ostal tu, kjer sem še danes. Podjetje se je ukvarjalo najprej s kmetijskimi stroji, katere je popravljalo.

Nekaj mesecev pozneje smo prešli na izdelavo travniških bran. Prvi prototip bran sem naredil jaz ter vse orodje in priprave zanje. Nato smo prešli k proizvodnji trtnih škarij. Tudi prve škarje so šle iz moji rok. Malo pozneje, ko smo nabavili več priročnega orodja, ter strojkov, sem prevzel njihovo vzdrževanje. To je bilo

moje največje veselje, saj je bilo to moj prvi poklic. Z razvojem male servisne delavnice je podjetje napredovalo in raslo do današnjih dni, do proizvodnje avtomobilov. Vseskozi z njim pa sem se tudi jaz izpopolnjeval in se iz napak učil.

V letu 1960 je bil ustanovljen oddelek za vzdrževanje strojev zaradi nenehnega nabavljanja strojev in naprav. Vseskozi sem vzdrževalec strojev, saj bi bil užaljen, da bi bil na kakšnem drugem delovnem mestu. Marsikateremu stroju sem botroval pri namestitvi, ga dal v pogon, če je bil v okvari, sem ga pa popravil. Sedaj sem v oddelku vzdrževanje presernice kot predelavec. Z delom sem zadovoljen, saj s posebnim veseljem in zanimanjem opravljam svoje delo. Tega ne bo nikoli zmanjkalo, ker imamo toliko strojev, da bomo vsi preskrbljeni tako z delom kot s kruhom, saj ga to naše podjetje daje prenekaterim članom kolektiva naše socialistične družbe.

**ANTON HREN**



Pogled v proizvodno halo, kjer izdeluje sestavne elemente za prikolice v TOZD tovarna „Podgorje“ v Šentjerneju. (Foto: S. Mikulan)



## Tovariško spoštovanje starejših delavcev

V mozaik jubileja želim tudi sam prispevati delček k praznovanju kolektiva, katerega član sem postal pred dvajsetimi leti. Ker sem eden od „mlajših“ jubilarov, ki praznuje dvajsetletnico obstoja naše tovarne, je članek namenjen mladini naše tovarne s tem, da si prizadevajo na delovnem mestu z izobraževanjem in večjo storilnostjo pri delu.

20 let. Minilo je malo in vendar toliko let! Prišel sem pred tolikimi leti, petnajstletni fant, željan da se izučim avtomehanske obrti. Delavnica se mi je zdela tedaj, ko sem prvič stopil pred mojstra tov. Mikliča, velika in razsežna. Delavnica, v katero sem prišel, je bila popravljavnica takrat še redkih avtomobilov, traktorjev, motornih koles, gasilskih črpalk, biciklov in drugih strojev in naprav, ki so tedaj sodile v popravilo avtomehanične in kovinske obrti.

Z vsakim dnevom dela, ki je potekalo v začetku moje učne dobe večkrat od „svita do svita“, se mi je zdela delavnica manjša in bolj domača. Kot vajenec sem tako kot drugi tovariši delal raznovrstne stvari, vse kar je sodilo, pa tudi ne, v uk avtomehanske stroke. Spominjam se, da se čez delo, pa naj je bilo kakršnokoli, vajenci nismo pritoževali, še manj, da bi oporekali starejšim. Spomin na leta, katera smo pre-



## Razvoj nenehno teče

Ob jubileju tovarne, to je 20 let po tem, ko sem bil sprejet v uk kot avtomehaničarski vajenec, mi je zelo težko urediti vse vtise in doživetja na delovnem mestu. Mogoče tudi zato, ker sem razvoj in ekspanzijo podjetja doživljal ali bil z njim tesno seznanjen. Že sama primerjava števil zaposlenih v letu 1955 in sedaj kaže na ogromen korak naprej. Čvrsto sem prepričan, da ta korak ni bil lahek. Zaradi tega bi bil zelo vesel, da bi bili vsi delavci informirani o celotnem delu in razvoju kolektiva ter o njegovem pomenu za ožjo in širšo skupnost. Menim, da bi tako preprečili pojave negativnih mišljenj in ocen našega dela, ki smo jih bili občasno priča.

Zavedamo se, da razvoj tovarne in samoupravnih odnosov v kolektivu še zdaleč ni končan in da bomo tudi v prihodnje morali vlagati veliko dela in truda, da bi sledili napredku in sodobnim dosežkom v avtomobilski industriji.

STANE SLAPNIČAR

življali mladi takrat, se mi danes zdijo bolj umirjena kot današnji čas. Zlasti želim poudariti, da je spoštovanje do starejših bilo samoumevno, tovariško, kar večkrat pogrešam pri odnosih mladih delavcev do starejših danes.

Ob jubileju sem želel prikazati sličico začetka obdobja življenja in dela v kolektivu in vtise, ki sem jih doživljal v tistih dneh v kolektivu, ki pomenijo začetek rojevanja današnje IMV. Ob tem pa slika teh preteklih dni nehote vzbudi primerjavo z delom in življenjem mladih v današnjem času, za katere menim, da imajo življenje bogatejše in lepše.

PETER LEVIČAR



## Rozi Pureber se spominja prvih dni v IMV

Dvajset let je dolga doba, to je veliko spominov, srečnih pa tudi žalostnih, ki me vežejo na kolektiv, ki letos slavi svoj 20-letni obstoj, je začela s pripovedovanjem Rozi Pureber, katero poznamo največ z metlo v roki.

„Čistilka sem takorekoč že osemnajst let. Prag IMV sem prestopila 1. 11. 1954 in če se ne motim, sem bila takrat 16. na spisku. Vzeli so me v službo za čistilko, ker pa je bilo prostorov še zelo malo, sem morala opravljati tudi druga pomožna dela. Delala sem vse, kar so mi dali, bila sem tudi kurirka, da sem prenašala pošto. Danes ne morem več tako kakor včasih. Vesela sem, da lahko čistim, saj mi življenje ni bilo rožnato. Pred osemnajstimi leti, ko sem imela dobrih 32 let, pa se nisem ustrašila nikakršnega dela.



Spominjam se prvega dne, ko sem prišla in bi rada delala, da bi bilo kaj videti, da ne bi slabo mislili o meni. Čistila sem tudi v delavnicah, kjer se spominjam, da so bile še vse prazne, da ni bilo strojev. Mojster Joze Miklič, sedanji vodja avtoparka, in pok. Tone Grašič sta delala mize, na katerih so kasneje delali delavci razne kmetijske pripomočke.

Vidite, čas hitro teče, 20 let je minilo, moram pa priznati, da si kaj takega še v sanjah ne bi mogla zamisliti, da bi iz takšne revne delavnice kot je bila na začetku, postalo danes tako veliko podjetje. Dobro se še spominjam, da sem kot kurirka nosila po mestu pošto brez kuvert, za znamke tako ni bilo denarja. Toda časi so se hitro menjali, prihajali so novi ljudje in z njimi strokovnjaki. Podjetje je rastlo hitreje, kakor sem jaz lahko dojemala.

Veliko tistih od začetka ni več med nami, nekaj doljenjskih „grč“ pa se še drži in uspešno dela.

Imam občutek, da so morali prej v delavnicah delavci veliko bolj delati kakor sedaj, pa tudi manj ugodja je bilo, saj nismo poznali ne menze ne bifeja, da o drugih ugodnostih, ki so danes na voljo, ne govorim.

Tudi jaz sem že obupavala. Veliko težav sem imela s stanovanjem, ko sem se s sinom potikala po podnajemniških luknjah. Sedaj sem to vprašanje s pomočjo podjetja uspešno rešila. In zdaj še čakam, da bom šla v zasluženi pokoj,“ je končala svoje pripovedovanje Rozi Pureber – naša jubilarntka.

## Medsebojne odnose moramo poglobiti!

Minilo je 20 let, odkar je bilo ustanovljeno podjetje, ki se je razvilo iz majhne obrtne delavnice v eno največjih podjetij na Dolenjskem. Zakaj sem vztrajal v njem ves čas, medtem ko so mnogi prihajali in odhajali, se pritoževali nad vsem in vsakomer ter iskali samo način, kako bi najlažje prišli do svojih osebnih koristi? Seveda niso bili vsi taki, nekateri so odhajali tudi zaradi drugih vzrokov. Jaz sem ostal v IMV tudi zato, da bom enkrat videl to, kar danes imamo. Trudil sem se po svojih močeh, se odpovedal z ostalimi vred marsičemu in se povsem podredil zahtevam podjetja. Še danes je tako: najprej izpolnitev delovnih nalog v podjetju, potem pa pride še vse drugo.

V IMV so bili nekoč res težki časi. Rasli smo samoniklo. Čeprav smo kaj kmalu dosegli prve otipljive uspehe, smo ostajali sami. Ni bilo ljudi, ki bi nam priborjene uspehe priznavali in nas vsaj moralno podprli. Zato smo se še bolj zagrizeno podali v delo.

Shodil je naš prvi avto – jugoslovanski! Še danes ga lahko tako imenujemo. Vem, da marsikdo ne bo verjel, da smo ga dobesečno sklepali kin priredili takratnim razmeram za delo in opremljati delavnice. Kakšno opremo smo takrat imeli? Kleparji le nekaj kladiv in ročnih škarij. Počasi smo se širili in se opremljali po svojih skromnih možnostih. Tudi učiti smo se morali sami, saj ni bilo nikakršnih izkušenj, ni bilo sorodnih podjetij za vzor.

Moderna tehnologija zahoda se je med tem časom začela skokovito razvijati; samo občudovali smo lahko njihove dosežke, ne da bi se z njimi tudi kaj prida okoristili. Danes pa lahko vidimo vse to doma in tudi uporabljamo. Vsa zadnja leta sem čakal na ta uspeh, saj se je dal slutiti vnaprej.

Izdelati avtomobil nam že dolgo ni več problem, med tem časom pa se je rodila še prikolica. Seveda je imela tudi ta porodne težave, izkušnje z avtomobilom v IMV pa so ji odločno pomagale naprej. Naš avtomobilček je za njo precej zaostal, ker smo ga nekaj časa povsem zanemarili, tako da ni šel z nami v korak. Upam, da bomo to popravili, saj pravi IMV-jevec dosti raje pogleda kombi na cesti kot ostala vozila, ki jih še delamo. Ko je včasih kdo izmed nas šel kam na pot, je pri vnitvi najprej povedal, da je videl naš kombi na cesti! Danes jih je povsod videti dovolj. Najbolj smo se morali z njim spoprijeti kleparji. Polakiraš ga še nekako, posebno še, če so bile površine dovolj ravne. Tudi zmontiraš ga, če nam je uspelo postaviti vse na pravo mesto. Bolj težko je bilo izdelati zanj dele: danes smo imeli težave z vrati, jutri spet z vogali, potem s stenami in strehami pa podom in raznimi luknjami in ne vem s kom vse še! Zato smo ga pilili in gladili, kombi pa je pilil nas... Nihče v podjetju ne more kar tako mimo njega in marsikdo, ki se ga ni lotil s pravo vneto in z



vestnostjo, je dobil temu primeren pouk za bodočnost.

Lahko smo ponosni na dosežene uspehe. Danes je IMV znana po vsej Evropi, včasih pa so skrajšano ime našega podjetja uporabljali za reševanje križank.

Najbrž pa smo v svoji zagnanosti malo preveč pozabili nase in na medsebojne odnose. Poskrbeti bo treba za boljše počutje delavca na delovnem mestu, za boljše delovne pogoje kot jih imamo danes, predvsem pa za vzgojo delavcev ter za širjenje izobrazbe, primerne današnjim novim razmeram in zahtevam. Na prehojeni poti smo marsikaj obšli in tudi zanemarili samo zato, da smo lahko čimprej prišli na naslednji postavljeni cilj. Tudi napake smo delali. Uspeh, ki ga vidimo danes pred seboj, je vse te pomanjkljivosti zasenčil. Na splošno pa sploh vsi radi pozabljamo neprijetne dogodke, čeprav bi se morali ozirati tudi na to plat življenja, posebno še zato, da na napake opozorimo tiste, ki prihajajo za nami.

Če hočem nekaj napisati o

sebi, moram pravzaprav pisati o delu in podjetju. Včasih sem bil več v njem kot doma. Spominjam se raznih smešnih dogodkov z dela, ki so nam popestrili delovni vsakdan. Najbrž pa le še malokdo ve, da smo imeli dvakrat tudi veliko srečo v nesreči: enkrat se je vžgala bencinska črpalka, k sreči pa ni odletela v zrak. Drugič je zagorelo, na kisik napravi. Majhna nepazljivost – pa bi bili vsi dotedanji napori pokopani!

Več delovnih tovarišev se je med tem časom v raznih avtomobilskih nesrečah za vedno poslovilo od nas, tudi takih, ki bi danes skupaj z nami slavili 20. obletnico podjetja in svojega dela v njem. Bili so dobri delovni tovariši.

Tako so minila moja leta, pri podjetju precej hitro in neopazno, z njimi pa tudi del mojega življenja. Za nami že dalj časa prihajajo mlajši delavci, ki nadaljujejo delo, ki smo ga mi začeli pred 20 leti. Ob tej priložnosti jim želim mnogo uspehov za naprej!

TONE SLADIČ



Tisoč žensk dela v 5000 članskem kolektivu IMV; pomembna petina, ki daje dragocen prispevek dnevni proizvodnji podjetja. Na sliki: delavki v obratu na Suhorju.

## Kakšen je bil začetek pred dvajsetimi leti in kako je danes

Ko se danes ozrem nazaj, kako skromen je bil začetek pred dobrimi dvajsetimi leti pod takratno firmo Agroservis (to je bil komaj 17 članski kolektiv) v primerjavi z današnjim obsegom podjetja, smo res lahko ponosni nad doseženimi uspehi.

Poleg še nedograjene hale takratnega Agroservisa je bila prodajalna odprtega tipa s splošnimi avtomobilskimi deli, kmetijskimi stroji in bencinsko črpalko. V tej prodajalni sva delala v začetku samo dva, pozneje pa trije prodajalci. Preveč bi bilo podrobno opisovati, kako je potekala prodaja rezervnih delov, a vseeno smo dolžni današnjemu kolektivu povedati, kako se je delo odvijalo, da smo dosegli današnjo organizirano prodajo.

Prodajalna je bila razmeroma dobro založena z rezervnimi deli, tako da so se pojavljali kupci iz bližnje in daljne okolice, pozneje celo iz vseh krajev Jugoslavije. Razen re-

zervnih delov je bil v prodajalni za prodajo tudi lastni proizvod – travniške brane.

To obdobje je bilo zelo kratko in že se je zaslišal glas o montaži avtomobilov. Ko je montaža resnično stekla, je bila naša prvenstvena naloga oskrbovanje tržišča z rezervnimi deli za doma montirana vozila.

Izdelava bran se je prenehala in s tem tudi prodaja. Prodajni prostori so bili pretesni za nadaljnjo prodajo kmetijskih strojev in avtomobilskih delov izven lastnega programa. Preskrba z rezervnimi deli za vozila, ki so jih montirali v takratnem Agroservisu in Motomontaži, je bila razmeroma dobra, povpraševanje pa iz dneva v dan večje.

Na predlog vodilnih tovarišev smo začeli izdelovati novo dostavno IMV vozilo za jugoslovanske potrebe in po sklepu delavskega sveta se je podjetje preimenovalo v Industrijo motornih vozil. Lastna

vozila smo prodajali širom po Jugoslaviji.

Da bi se kupcem čimbolj približali z rezervnimi deli, smo pričeli po vsej državi odpirati lastne prodajalne rezervnih delov. Leta 1967 je bila odprta prodajalna rezervnih delov v Beogradu, ki je že takoj v začetku uspešno poslovala, leta 1968 v Sarajevu, 1969 v Novem Sadu, 1970 v Nišu, 1972 v Zadru in 1973 v Ljubljani in Osijeku. Vse prodajalne se oskrbujejo z rezervnimi deli preko centralnega skladišča rezervnih delov Novo mesto.

Proizvodnja avtomobilov je tako narastla, da ni mogla zagotoviti vseh rezervnih delov, katere je zahtevalo tržišče. Enak problem se je pojavljal pri kooperantih in zunanjih dobaviteljih. Težko je bilo doseči zavest, da redna preskrba z rezervnimi deli pospešuje in garantira prodajo gotovih izdelkov. Gradili smo proizvodne hale, za rezervne dele pa so bili prostori vedno bolj tesni in neprikladni za manipulacijo. Kolektiv pa je bil vztrajen in je prebrodil težave.

Velik napredek za prodajo rezervnih delov je mehano-grafska obdelava podatkov. Na podlagi le-te smo dnevno na tekočem glede realizacije in stanja zalog. – Realizacija rezervnih delov se je od leta 1965, ko je znašala 1,6 milijarde, v primerjavi z letom 1974, ko je znašala 15 milijard starih dinarjev, povečala skoraj desetkrat. To razmerje predstavlja predvsem količinsko povečanje prodaje.

Dvajsetletno obdobje dela v kolektivu IMV je lahko v ponos vsakemu članu, saj je bil razvoj od obrtniških del do tehnološko dovršene industrije dosežen z velikim naporom, predvsem starejših članov kolektiva.

FRANC ŠMID

## Galvanika je začela s 5 delavci

Takratni Agroservis je prevzel od „Kovinarja“ Novo mesto v svoj sestav tudi oddelek galvanizacije z ljudmi, ki so v njem delali. Ta oddelek ni bil velik, saj je zaposloval le 5 de-

lavcev. Imeli smo le manjše zvonce za masovno niklanje. Predvsem smo niklali kniping vijačke za podjetje „Skip“ Ljubljana.

Z razvojem podjetja se je tudi število delavcev v tem oddelku povečevalo, tako da smo že leta 1956 prešli na dvoizmensko delo. Po ustanovitvi tovarne IMV pa je bila prelomnica za nas vse zelo velikega pomena. Z velikim tempom so se začeli razvijati posamezni oddelki v tovarni. Že leta 1958 smo si uredili naj-sodobnejšo galvaniko, ki smo jo imeli tudi za vzgled v tovarni.

Delali smo v treh izmenah, kajti potrebe so to narekovale ne le za lastno proizvodnjo, temveč tudi za razna podjetja in tovarne po vsej Sloveniji. Delali smo zelo kvalitetno, ker smo imeli tudi naj-sodobnejše preparate za galvanske obloge. Ravno zaradi tega so bile tako velike ponudbe, saj so v nas videli resnega in solidnega površinskega obdelovalca. Vse elektrolite smo lahko kontrolirali v lastnem laboratoriju, z izkušenimi strokovnjaki, ki so vsak trenutek pomagali urediti vse potrebne elektrolite, v kolikor je bilo to potrebno.

FRANC PODRŽAJ



# Kolektiv se je razvijal in šolal ob delu

Zgodovina razvoja delovnega kolektiva IMV Novo mesto je zgodovina samorastnika, ki si je na neindustrijskem področju ustvaril svoj življenjski prostor, svojo firmo, generacijo in pogoje za življenje nove generacije. Pot razvoja kolektiva je bila prepletena z vse-mogočimi finančnimi, materialnimi in kadrovskimi problemi, polna odrekanja in odvisnosti od razvoja proizvodnega programa.

Proizvodni program, planske naloge in delo je oblikovalo in šolalo kolektiv pod Gorjanci. Delovne naloge so bile velikokrat učni program zaposlenim. Ritem dela pa je diktiral plan, ki je bil vedno napet in nedosegljiv. Problematika v proizvodnji (kaj je nujno in neodložljivo) je bila vedno prisotna in v gotovih obdobjih obsežnejša kot planske naloge rednega dela. Tempo dela je bil neizprosni in ni upošteval opravičil, izgovorov, delovnega časa in utrujenosti. Če ni uspel en delavec, sta poprijela dva, če se je eden utrudil, ga je zamenjal drugi. To so bila dejstva, to je bil polet, ki ga je zmogel res samo človek delovnih navad, sposoben delavec, ki je bil pripravljen odreči se marsikateri dobrini, da si obdrži existenco in pogoje za življenje v jutrišnjem dnevu.

Ob našem jubilejnim letu, ko proslavljamo vrsto pomembnih obletnic naše revolucije, samoupravljanja in jubilej kolektiva, je potrebno, da se spomnimo preteklosti, naše zgodovine in naših uspehov kot neuspehov, ki so povezani z našim razvojem. Ne smemo pozabiti dejstev, ki so bila in o katerih mora biti informirana naša mladina. Mlada generacija naj se zavestno pripravlja za prevzem dosežkov, ustvarjenih z delom in trudom.

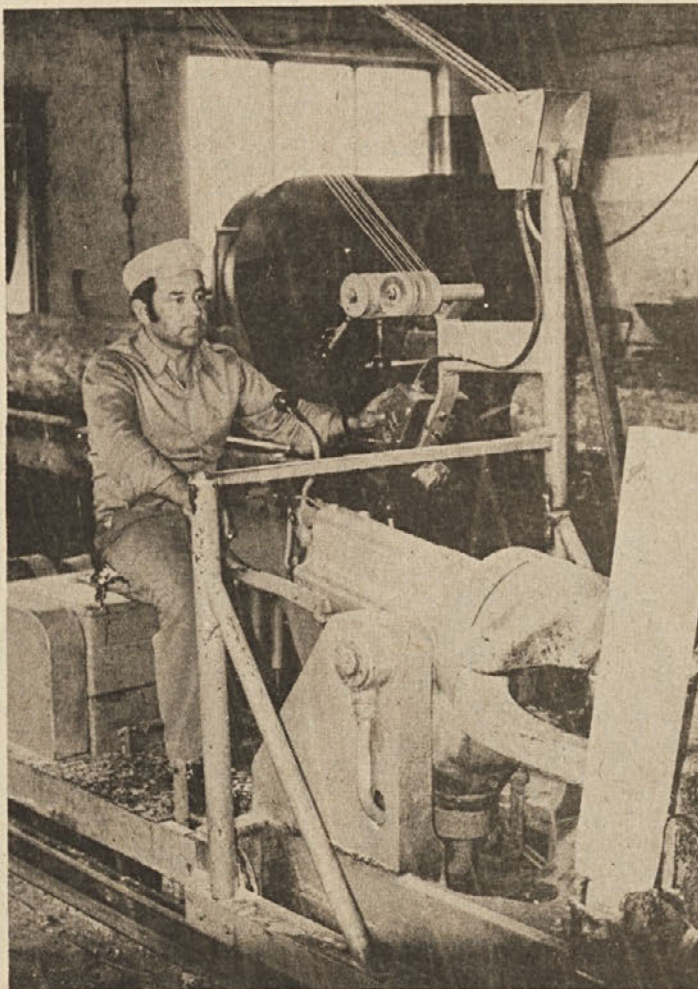
Dobro se še spominjam razgovora mojstra, ki je več kot 10 let vodil delo in je sedaj že predal odgovorni posel mlajšim (on pa je bil premeščen na strokovno mesto tehnolog), ko mi je dejal, kako je pred desetletjem oblikoval pločevino za avtomobilski del karoserije:

„Če se spominjam tistih dni, s kakšnim orodjem smo delali in v kakšnih prostorih smo bili, še sam ne morem več verjeti, da je bilo to res. Skoraj ničesar nismo imeli od orodja in priprav, hodili smo k raznim privatnim kovačem in kleparjem in smo pri njih oblikovali dele. Ko je bilo potrebno zvariti pločevino, je bilo vprašanje, kdo bo varil. Jaz sem znal bolj slabo variti, pa sem bil najboljši varilec. Povem ti, da mi je še danes neprijetno, ko se spomnim svoje tedanje strokovnosti.“

Takih primerov je bilo toliko, kolikor je bilo delavcev in problemov dela. Vsi so se učili, od delavcev, ki so doma pustili plug in motiko ter začeli delati na traku, do tehnikov in inženirjev, ki so prišli iz raznih krajev ter pričeli delati na avtomobilu.

Tako je rasel, se razvijal in šolal kolektiv IMV-jevcev. Tovarna je postala šola, v kateri so potekale prekvalifikacije slojev prebivalstva. Učenje, ki usposablja ob delu, je za IMV postala stalna oblika dela in tradicija. V IMV se je usposobila vrsta delavcev, ki so se pozneje zaposlovali v drugih gospodarskih organizacijah širrom po Dolenjski in tudi izven naše regije in republike.

Izobraževanje ob delu je danes postala splošna parola, ki ima svoj družbeno-ekonomski poudarek in značaj. Razvoj tehnike, uvajanje nove sodobne tehnologije zahteva novo delitev dela, oblikujejo se novi profili delavcev. Stari, klasični, več desetletij stari profili usposobitve delavcev različnih stopenj in rangov se umikajo novim specializiranim profilom usposobitve.



Prizor z žage v Črnomlju, kjer dela TOZD tovarna opreme. (Foto: S. Mikulan)

Tudi v delovnem kolektivu IMV smo pričr tej tehnološki revoluciji. Novi investicijski programi, ki se realizirajo, nam nalagajo nove kadrovske naloge. Pripraviti in usposobiti bo potrebno večje število delavcev za DM, ki se šele oblikujejo. Če želimo, da bo delavec na delovnem mestu strokovno ter v planskih terminih opravljal delovne naloge, bo moral biti strokovno usposobljen.

Tradicijo usposabljanja ob delu v IMV bo potrebno v bodoče še razvijati, dopolnjevati. Potrebni bodo novi andragoški prijemi pri uvajanju sodobne industrijske pedagoške metodologije in programiranja. Potrebno bo razmišljati in v razvojno investicijske programe vključiti tudi tovarniški izobraževalni center. Naše mojstre inštruktorje, ki uspešno usposablajo delavce ob delu, bo potrebno vključevati tudi v šolo ter jim tako nuditi ustrezno strokovno pedagoško znanje ter perspektivnost.

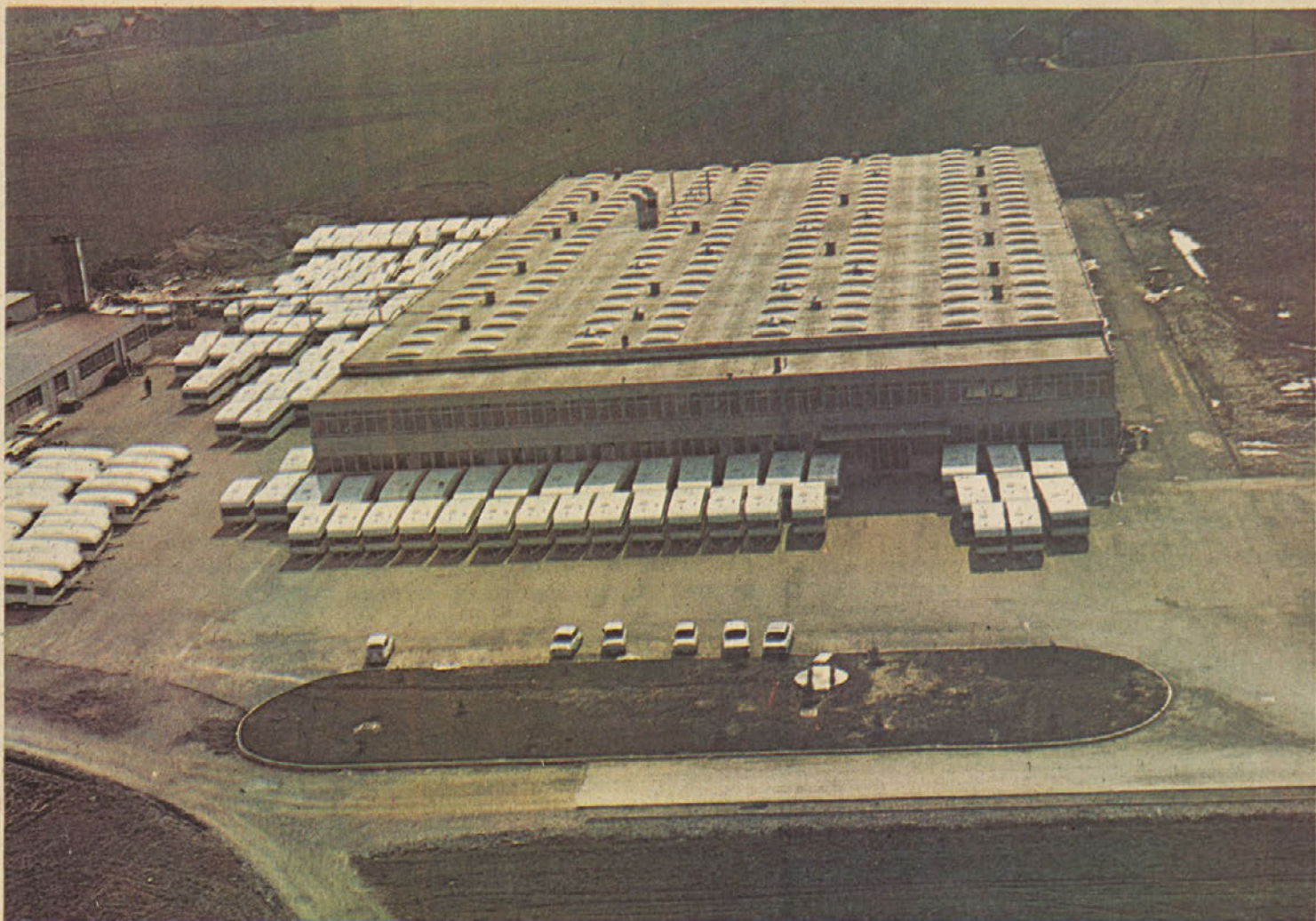
Izobraževalna akcija, realizirana v letošnjem šolskem letu, ko smo vključili v izredno šolanje TSS Ljubljana, oddelek Novo mesto, 41 zaposlenih KV delavcev raznih poklicev, ne sme ostati osamljena. Delovni kolektiv si bo tako najceneje pridobil potrebni strokovni tehnični kader. Delavci, ki so pričeli svoje delo v kolektivu kot vajenci, so pozneje delali kot KV delavci, skupinovodje in izmenovodje, bodo v treh letih postali sposobni strokovnjaki. Ti delavci so še del kadrovske baze in se vključujejo v jedro kolektiva, saj v kolektivu vidijo svojo perspektivnost, bodočnost in jim ni vseeno, kako se bo oblikovala bodočnost kolektiva.

V bodoče bo potrebno vsem zaposlenim dati še večje možnosti nadaljnega napredovanja in usposabljanja in s tem večjo perspektivnost in socialno varnost na delovnem mestu. Izobraževanje ob delu z raznimi oblikami šolanja preko izrednega dopolnilnega, funkcionalnega in družbenega izobraževanja naj postane stalna oblika kadrovskega dela.

Tradicija IMV do izobraževanja delavcev ob delu se mora v bodoče ojačati in strokovno dopolniti. Doseženi uspehi se morajo nadaljevati, saj je izobraževanje sestavni del proizvodnega procesa in družbenega ekonomskega procesa.

IVAN ŠANTELJ





V Brežicah se je razvila sodobna tovarna IMV za največje prikolice

