

PRED 30 LETI JE ODŠEL JURIJ LEVIČNIK

# Hotel je ustvarjati, ne samo trošiti

Minilo je trideset let, kar ni več Jurija Levičnika, vizionarja in enega od stebrov dolenjskega gospodarstva. Umrli je v Ljubljani ob božiču 1989.



Jurij Levičnik

Rodil se je Veri Vučer in Karlu Levičniku v bokokotorskem Kumboru v Črni gori 2. marca 1925. Oče Karel je bil general JLA, mama Vera pa hčerka kontraadmirala Franja Vučera iz Dolnje Brezovice pri Šentjerneju. Častniška družina pač ni dolgo ostajala v istem kraju in deček je kmalu izkusil nemir neprestanih selitev. Ko je šel oče z mamo za tri leta v Veliko Britanijo na dopolnilno usposabljanje, je za triletnega Jurčka skrbela babica Nineta v Drči pri Pleterjah.

V gimnazijo je hodil sprva v Bolu na Braču, potem v Zemunu. Ko se je začela vojna, se je vsa družina zatekla k dedu Franju in Nineti v Drčo in fant se je končno vpisal v slovensko gimnazijo v Novem mestu. Vendar je moral že kot šestoselec, ko je z upornimi vrstniki 1. decembra 1941 molče stal v klopi v spomin na ustanovitev države Srbov, Hrvatov in Slovencev leta 1918, zapustiti šolo – Italijani so vse somišljenike izključili. V spričevalo pa so mu še napisali, da je bil izključen, ker se ni hotel včlaniti v fašistično mladinsko organizacijo GIL.

Karla so odpeljali v internacijo v Gonars, Vera je že od začetka delala za partizane, ded Franjo pa je bil predsednik krajevnega odbora Osvobodilne fronte. Tako ni čudno, da se je sedemnajstletni Jurij kaj hitro poskusil kot partizanski kurir. Ko je moral v gozd odnesti radijsko postajo, ga je za judežve lire nekdo izdal, Italijani so ga zasačili in zaprli v kostonjeviškem gradu. Ni dosti manjkalo, pa

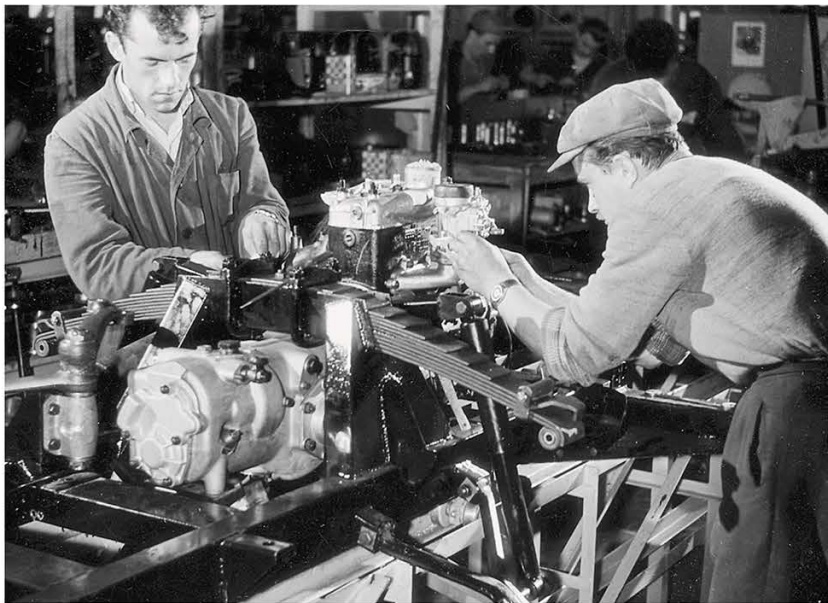
bi ga tudi ustrelili, če ga ne bi rešil pleterški prior Josip Edgar. Kmalu potem se je vključil v partizanski Gorjanski bataljon.

Ko je po vojni Jurij najprej spoznaval vojaške veščine na akademiji v Zadru, mu je predstojnik kot najboljšemu jugoslovanskemu kadetu podaril devetmilimetrsko nemško pištolo parabellum, kar je bilo takrat najvišje priznanje izjemnim sposobnostim dvaindvajsetletnega mladeniča. Kljub uspehom, priznanjem in nagradam pa ga vse skupaj ni veselilo: »Nočem, da mislijo, da sem dober, ker sta oče in ded generala. Šel bom v gošpodarstvo, da bom kaj ustvaril, ne pa samo trošil!«

Priložnost se mu je kmalu ponudila, ko sta se v Ljubljani konec poletja '55 srečala Marko Bulc in Jurij Levičnik. V kavarni Evropa sta obujala spomine, ko mu je Jurij potožil, da je sit vojske, še zlasti, ko so mu onemogočili nadaljevanje študija diplomacije. Marko se je domislil: »Jur, moj oče Franjo je direktor Motomontaže v Novem mestu in jamra ko sto hudčev – po makadamskih cestah vsak dan v mesto ali Ljubljano, to je zanj že prenaporno. Tak kot si ti, bi bil čisto dober za to. Hitro se demobiliziraj, še prej pa pojdi v Novo mesto na pogovor z očetom!« Jurij je prikimaval in se brez dolgega razmišljanja odločil: »Bom pa šel, to me zanima.«

V Nišu, kamor so ga postavili za poveljnika protiletalskega topništva, je spoznal Bosiljko Sudum iz Mostarja, ki je postala njegova življenjska sopotnica. Poročila sta sta se v Šentjerneju in živela pa pri njegovih starših v Beogradu. Ko se je demobiliziral in oktobra '55 zaposлил v IMV, sta se naselila v materini domačiji v Drči. Generala Karla je skoraj kap, ko mu je Jurij povedal, da bo odšel med civiliste. Iz svetovljanskega glavnega mesta, iz stanovanja z vsem udobjem, iz okolja z vrhunsko kulturno in družabno ponudbo – na vas, kaj na vas, v nekakšno podgorško drčo ... Vendar Jurij ni prepričal.

Stanovanja v mestu nista dobila. Jurij prve mesece niti plače ne. Bosiljko so kot vojaško uslužbenko premostili na



Montaža šasije z motorjem DKW

poveljstvo divizije v Novo mesto in vsak dan sta dobre pol ure pešočila iz Drče v Šentjerneju, kjer je na progi Zagreb–Ljubljana ustavljal edini avtobus za v mesto. »Najhuje je bilo pozimi,« je povedala soproga Bosa (kot so jo klicali prijatelji), »so mi rekli, da kmetje zgodaj vstajajo in pluzijo do ceste. Nobenega vruga nisem videla, kvečjemu kakšno lisico! Takrat mi je čevljar naredil take škornje, kakršnih v življenju nisem imela ne prej ne potem.«

Čez dve leti sta stanovanje le dobila in Jur, je povedala Bosa, se je lahko posvetil enemu samemu cilju – tovarni avtomobilov. Ves čas mu je bila v oporo, ki jo je kot izredno občutljiv značaj velikokrat potreboval. Nastopal je grobo, da bi se obvaroval pred čevkači in hinavci, ki niso dojeli, kako dosledno cenijo delo in odkritost. Bil je nenavadno delaven človek. Le če je bil nekje na poti, ni pozno v noč svetila luč v njegovi pisarni. Dotedanji direktor Motomontaže Franjo Bulc je novega direktorja nekaj mesecev vpelje-

val v delo in poznanstva po Sloveniji, Levičnik pa se mu je zahvalil s priznanjem in z zlato plaketo. V nekoliko zmedene pojme obeh delavnic je uvedel vojaški način vodenja in razmišljanja.

Vendar brez deviz ni bilo posla. Stavljali so avstrijske motorčke Junior za pogon dvokoles, če so kje napaberkovali kakšno marko, so sestavili tudi kakšen kombi na podlagi DKW 3=6. Število zaposlenih pa je vseeno počasi raslo. S sestavljanjem karoserij so si nabrali dovolj izkušenj, da so začeli razmišljati o lastnem dostavnem vozilu. Konstruktor, diplomirani strojni inženir Martin Sever, je leta 1958 uresničil zamisel – rodil se je prvi jugoslovanski avtomobil, kombi z dvotaktnim 900-kubičnim motorjem DKW.

Tako ni bilo več dvoma, da postajajo videna zagnana in širokopoteznega Jurija Levičnika resničnost. Nekako »šraufencigarski« naslov firme Motomontaže je spremenil v novo ime – Industrija motornih vozil in razpisal natečaj za bolj razpoznaven znak tovarne, ki je potem skoraj tri desetletja krasil pročelja »novomeških kombijeve«.

V začetku leta '63 je IMV-1000 dobil avstrijski atest, kar mu je pod imenom Donau 1000 odprlo pot na tuje. Češko-slovaška zdravstvena služba je v dveh letih kupila 1200 »sanitetov« in z njimi opremila celotno zdravstveno službo v državi. To je sicer prineslo nekaj deviz,

endar za Levičnikove načrte premalo ... Po vzoru Miloša Jevška iz Opredelave v Gotni vasi, ki je s počitniškimi prikolicami dobro služil, sta se še Levičnik in inž. Sever lotila projektiranja in izdelave prikolic, kar se je hitro izkazalo kot zelo donosen vir, še zlasti za devize.

IMV je kmalu nato prevzela zastopstvo za British Motor Corporation in v kombiju nadomestila »cvajktarja« DKW z angleškim bencinskim motorjem z 62 konji moči. Sestavljali so začeli tudi osebne avtomobile Austin 1300.

Vendar se dolgoročno sodelovanje s poslovno nezanesljivimi Angleži ni obneslo. Juriju Levičniku je preklopelo avgusta '72 in v novo leto so vstopili z Renaultom, ki jim je ponudil katrcro in nadaljeval s petko.

Čprav so razvojni program od leta '76 do '80, ki je predvidel 100.000 vozil, industrijski železniški tir z mostom čez Težko vodo, dve vrsti težkih stiskalnic in novogradnje, domala v celoti uresničili, pa se je hkrati izkazalo, da so zabredli v rdeče številke. Po Titovi smrti je država obstala v globoki denarni zagati, izgube v IMV pa ni bila pripravljena pokriti.

Predsednik slovenske Gospodarske zbornice Marko Bulc je Juriju ponudil mesto podpredsednika Gospodarske zbornice Jugoslavije in Levičnika je Delavski svet IMV sna lastno željo »razrešil 14. marca 1981.

Marjan Moškon



Eden redkih družinskih posnetkov iz Drče; od leve mama Vera, Jurij, Bosiljka, Jurijev brat Luka in ena od tet iz številnega maminega sorodstva



Logotip Motomontaže na motornem pokrovu kombija DKW, pod njim znak DKW-AUTO UNION, predhodnika današnjih osebnih avtomobilov Audi