



Fra 10-års jubilæumsskriftet af Ole Nørretranders:

Jubilæumskomiteen har venligst pålagt mig at skrive en artikel om klubbens historie i de forløbne 10 år. For at kunne imødekomme dette ønske har jeg fremskaffet samtlige udkomne numre af bladet og diverse meddelelser og forsøgt ud fra disse, hvoraf uddrag fra disse vil blive gengivet i denne artikel, at kæde 10 års klubarbejde, samt lidt af det foreliggende arbejde sammen til dette skrift.

STARTEN

Tiden før det første møde og ideen bag klubben er beskrevet så udmærket i en artikel af Anders Lindholmer, Hans Jørgen og Åse Bach Nielsen i det andet nummer af TR-bladet, der udkom i 1976. Indholdet gengives her i ordret og uforkortet form:

TR CAR CLUB OF DENMARK:

Hvordan TR-klubben opstod i Danmark?

Hvor opstod ideen? Ja, hvor tror I? Selvfølgelig "Austin Huset". Hver gang man skulle bruge nogle reservedele, tog man hen til Austin Huset, hvor bare den mindste skrue, benzinslange, dimser store og små, simpelthen kostede så meget, at man næsten blev nødt til at spise vandgrød resten af måneden. Alt, alt for dyrt. Hos Austin Huset mødte vi også andre TR'er, som alle syntes, det var for dyrt. På det tidspunkt havde Hans Jørgen fået kontakt med TR-registret i England, og så hvor billigt vi kunne få reservedele for under halvdelen af, hvad det kostede herhjemme. Så en dag mødte vi Anders Lindholmer i Austin Huset. Han har en TR-4AIRS ligesom os (Hans Jørgen og Åse Bach Nielsen). Vi tog ham med hjem, og der begyndte vi at snakke med Anders om vores ide med at oprette TR Car Club of Denmark, og han var straks med på ideen. Som sagt, så gjort. Vi fattede et stykke papir og skrev en introduktion og en indmeldelsesblanket, puttede dem i en konvolut, tog en stak hver, og vandrede ud i det ganske Danmark og fandt TR-biler. Vi regnede vel med, at vi ville blive en 10 stykker, men det hele voksede meget hurtigere end vi havde troet. Nu et år efter er vi 43-45 medlemmer. Hvad siger I så, ganske pænt, ikke, og der kommer stadig flere medlemmer.

Den officielle start på klubben fandt sted i et mødelokale i kælderen under Herlev Midtpunkt. Den nøjagtige dato husker jeg ikke, men et tidligere ihærdigt medlem, der desværre senere fik stjålet sin nyrestaurerede TR-3, Flemming Dombernowsky, havde tilrettelagt mødet formentlig i slutningen af oktober. Ca. 20 entusiaster var mødt op, efter at meddelelse herom var gået ad de mærkeligste kanaler. For eksempel fik jeg selv besked herom gennem et brev fra en af mine tidligere soldaterkammerater, der kunne huske, at jeg havde kørt rundt i en TR, medens jeg var tjenestegørende i Skive. Mødet blev i hvert fald en realitet, og for første gang var der formentlig samlet et "større" antal TR-biler på same sted her i landet.

Under mødet, der senere blev betragtet som en slags stiftende generalforsamling, blev der bragt mange ideer og forslag frem. Blandt andet blev man enige om det officielle



navn "TR CLUB DK", men det tidligere nævnte "TR Car Club of Denmark" ses stadig benyttet.

Man enedes endvidere om, at informationer om klubben skulle gives i form af et medlemsblad, og til varetagelse af det fremtidige klubarbejde, blev der nedsat en arbejdsgruppe bestående af Hans Jørgen Bach Nielsen, Tom Bestle (*hans søn er nu medlem af klubben*), Flemming Dombornowsky, Ole Nørretranders, Anders Lindholmer og Jesper Larsen. Denne arbejdsgruppe blev senere, efter Tom Bestles udarbejdelse af klubbens første sæt love, gjort til klubbens første bestyrelse, der dog i henhold til lovene kun kom til at bestå af fem mand. Da Anders af arbejdsmæssige grunde ikke ønskede at fortsætte som bestyrelsesmedlem, konstituerede de resterende sig med Hans Jørgen som formand, Jesper Larsen som kasserer, Flemming som reservedelsmand, mig selv som sekretær og Tom Bestle som menigt bestyrelsesmedlem.

TR-BLADETS UDVIKLING

Det blev hurtigt klart, at et klubblad var den bedste løsning på informationsproblemet. Et medlem ved navn Ole Hegelund havde lidt erfaring på området fra en ungdomsklub, og han og et andet engageret medlem, Per Bunkenborg nedsatte sig som det første redaktionsudvalg med Ole som ansvarshavende. Det første nummer udkom i april 1976, og alle slugte det alsidige indhold med begær, og selvom layout og trykkekvalitet måske ikke var helt i top, var det dog et stort skridt fremad.

Allerede dengang var ideen, at der skulle udkomme et nummer hver anden måned; men som det har kunnet konstateres, er dette endnu aldrig lykkedes.

De første blade blev, da jeg var sekretær og boede på Flyvevåbnets Officersskole, delvis renskrevet og trykt på skolens trykkeri, efter at Hans Jørgen havde kreeret den kendte forside med vort logo og TR-bilens udvikling fra TR-2 til TR-6. Formatet var A-4, og de enkelte sider blev enten skrevet eller brændt på stencil og derefter duplikeret. De allerførste endda på en spritduplikator. Tilsvarende blev medlemskort tegnet og trykt på Forsvarets regning.

Fra det første nummer skal specielt fremhæves bladets formål, som det blev fremlagt af redaktørerne:

Bladets Formål:

- At skabe BEDRE information mellem medlemmerne!
- At få udnyttet den viden om TR-biler, hvert enkelt medlem har.
- At skabe kontakt for køb-salg-bytte.
- At TR-arbejdet bliver fordelt mellem medlemmerne, og ikke kun på få hænder.
- At DU får fingeren ud af udstødningsrøret og er lidt aktiv med indlæg og informationer til bladet om alt vedr. TR, som du er i besiddelse af. Send os derfor de artikler du har, eller ring og få en sludder med os.



Alle formålsparagrafferne synes stadig lige aktuelle.

Ole Hegelund forblev ansvarshavende redaktør frem til efteråret 1977, hvor redaktionen flyttede til Jylland, nærmere betegnet Aarhus, under Steen Weidingers ledelse. Forsiden blev ændret en smule, men format og trykningsmetode var den samme. Steen forblev dog ikke redaktør ret længe, og i april 1978 udkommer et lille særnummer, forfattet af både Steen og Ole. Imidlertid må redaktørerne igen kapitulere på grund af manglende tid, og fra juni 1978 overtager Martin Skånild jobbet som redaktør.

Det gik så galt med de “gamle redaktører” at både Per og Steen solgte deres biler, og Ole fik endda sin skilt ad, men desværre aldrig samlet igen, så den blev solgt i småportioner.

Forbilledet for Martin, der havde store ambitioner (men desværre også for lidt tid), var MG-bladet i A-5 format. Forsiden blev forenklet, idet nu kun det originale Triumph-mærke var at finde på omslaget. Bladet var blevet mindre, men udkom desværre ikke oftere af den grund, og trykningen, der nu blev fotokopi, svingede i kvalitet.

I 1980 forlod Martin ikke blot redaktørjobbet, men også landet, og redaktørhvervet overgik nu til Mogens Fisher, der havde forbindelser indenfor bladverdenen. Mogens indførte igen A-4 formatet, og efter at de første numre udkom dupliserede, blev off-set tryk med rotaprint taget i anvendelse fra 1981.

Disse blade udmærkede sig ved høj kvalitet i såvel layout som indhold, og herefter kunne og blev bladet krydret med adskillige morsomme og interessante billeder, som Mogens ofte selv luskede rundt og tog på de særeste tidspunkter.

Fra 1984 blev nedsat et egentligt redaktionsudvalg med Mogens som ansvarshavende redaktør, samt Johnny Olsson, Henning Pryds, Kim Felsner og Poul Nielsen. Carsten Frimodt skulle dække det løbsorienterede stof.

RESERVEDELE ELLER SELSKABELIGHED?

Allerede fra klubbens spæde begyndelse var der delte meninger om, hvilke områder klubben væsentligst skulle lægge vægt på, og modpolarerne grupperede sig om emnerne reservedele eller fester. Diskussionslysten om netop disse to emner var stor, specielt i klubbens første år. Såvel dengang som nu har man prøvet sig frem med en blanding af begge dele. Tiltag indenfor begge områder har været prøvet med større eller mindre held.

Lad mig starte med at prøve at beskrive klubbens forsøg med fremskaffelse af reservedele; dog uden at komme for meget i detaljer, da det ellers vil føre for vidt.

“RESERVEDELSDISTRIBUTION”



Det var helt oplagt på det første møde, at alle var interesserede i at skaffe billige, eller i hvert fald billigere reservedele jævnt for artiklen om, hvordan TR-klubben opstod. DOMI var simpelthen urimelig dyre. Da Hans Jørgen og enkelte andre allerede på dette tidspunkt havde haft kontakt til det Engelske TR-Register, havde man derigennem fundet ud af, at det var betydeligt billigere at købe delene i England, og specielt hos et lille firma i Richmond, Surrey, der hed "Cox & Buckles Spares". Dermed var grunden lagt til, at Hans Jørgen påtog sig arbejdet som hjemtager af reservedele på bestilling. Hans Jørgen fik den fornemme titel af "reservedelsdistributør", da han, for at holde sin egen og klubbens ryg fri af myndigheders indblanding, hjemtog - uden beregning - for et mindre beløb reservedele til det enkelte medlem.

For at anskueliggøre, at der virkelig var tale om billige reservedele i starten, bringes her et uddrag af den "Englandsprisliste", som Hans Jørgen endelig havde udarbejdet til januar/februar nummeret af TR-bladet i 1977. Det bør bemærkes, at priserne er alt inklusive (VAT, transport etc.):

Benzinindsprøjtningssenhed	TR5-6	495,00 kr.
Indsprøjtningssdysse	TR5-6	84,00 kr.
Venstre forskærm	TR4-5	490,80 kr.
Yderpaneler	TR4-5	125,00 kr.
Oliekølbersæt	TR5-6	375,00 kr.
Surreytop m. stativ	TR-4-6	390,00 kr.
Køler	TR5-6	350,00 kr.
Forfjedre	TR4	108,50 kr.
5 1/2 ' pladehjul	TR2-6	98,00 kr.

De fleste læsere er vel allerede nu begyndt at rive sig fortvivlet i håret over, at man dengang ikke var mere fremsynet og forsynede sig rigeligt, mens tid var.

Foruden hjemtagning af reservedele, blev der oprettet diverse rabatordninger med indenlandske firmaer, som - hvis ikke firmaet i mellemtiden er ophørt med at eksistere - i en vis udstrækning stadig eksisterer.

Reservedelsvirksomheden på Pindosvej på Amager under Hans Jørgens ledelse udviklede sig i hast med leveringer hver, eller hver anden måned, faste bestillingslister, og en ugentlig afhentningsdag om onsdagen, der også kom til at fungere som en slags klubmødedag. Faste telefontider forsøgte indført, men med svigtende held, og snart blev de hemmelige numre til Pindosvej 16 vogtet på lige fod med statshemmeligheder.

Arbejdet med fremskaffelse af reservedele blev næsten en fuldtidsbeskæftigelse, og Hans Jørgen opgav formandsposten i 1978, hvorefter jeg kom til at varetage dette hverv i de næste 7 år.



På godt og ondt blev jobbet som klubbens reservedelsspecialist - godt suppleret af Åse- røgtet frem til efteråret 1982, hvor Hans Jørgen officielt frasagde sig dette hverv og trådte tilbage til arbejdet bag kulisserne, hvor han stadig er meget aktiv.

På generalforsamlingen i 1981 blev en anden Jørgen, nemlig Jørgen Dalsgaard fra Thisted klubbens officielle reservedelsimportør, men i mellemtiden kanaliseredes reservedelsformidlingen af forskellige andre veje, blandt andet via firmaet "Heuten" i Aachen, Tyskland, og direkte import af de enkelte brugere.

Klubbens bestyrelse har i flere tilfælde forsøgt sig med opkøb af diverse TR-reservedele og værktøjer, men med skiftende held, og i dag er klubbens lager tomt.