

Hans Peter Olsen (1905)

Af Gorm Wæhrens, tekst og foto



En kold søndag i januar er Hans Peter Olsen sat stævne i privaten. For en gangs skyld er værksted værksted - for snakken skal ske i stuen, hvor der er nybrygget kaffe og købt wienerbrød. Rammen er sat og vi lader Hans Peter fortælle..

Hvor har du din interesse fra?

- Jeg tror at den interesse har jeg haft hele tiden. Jeg har samlet lige siden jeg var barn på ting der var specielle. Hans har lavet forskellige ting, bl.a. sofaer.

Alle ting - jeg har købt mange malerier, møbler, glæden ved at have noget gammelt man ligesom kan læse noget ud af, derfor sagde frimærker mig ikke noget. Møbler



derimod - så lærte man kongerækken og vurderede tingene mere.

Så har jeg restaureret. Nu kommer jeg af en håndværkerfamilie - det synes jeg var vigtigt, at man kunne restaurere ting. Min far var snedker, og jeg har hans værktøj.

Det antikke er nok det jeg har interesseret mig enormt meget for. En stol der går i stykker laver man, fastslår Hans Peter.

Landsbysmeden

I 1955 kom HPO i lære som smed, det fag som også hans farfar havde. Jeg var i lære hos en lille landsby smed. Der skulle vi jo kunne lave alt. Vi havde en drejebænk, skulle kunne lodden en kande sammen.

Efter lærlingetiden arbejde han som svend 1 1/2 år - indtil soldatertiden.

Jeg har rodet med mekanik altid.

Det gamle ur der, Hans Peter peger på uret der hænger på væggen i stuen, der lærte jeg engang hvordan man skulle reparere dem. At skifte foringer og sådan at få den til at gå ordentlig. Gerda vil ikke have den til at gå, fordi den larmer.

Jeg har to jeg har lavet, mens jeg var i lære.

Motorcykel synet - så kørekort!

Den første var en Nimbus 38 der havde gået 40000 km. og blev kørt af en på landet, i 1959, fortæller Hans Peter med fornøjet energi.

Det var en oplevelse. Alt skulle stå poleret med kamakselhus, bumkær, læmme-skindssæder - det var dengang.

Så skulle jeg op og have den synet. Den klarer jeg nok ikke, men hun kiggede ved tromlen bagpå, den skulle jeg få skiftet - det vidste de jo fra alle.

14 dage senere skulle jeg til kørselsprøve og han kiggede noget. Det var dem sammen der havde synet min Nimbus 14 dage før og nu skulle jeg til kørselsprøve ved ham.

Han kiggede lidt på én. Hvis folk kørte lidt langsomt kunne han godt finde på at sige: "Du skal jo ikke have kørekort til en ligevogn!" Man havde respekt for ham.

Dengang kørte man ikke så stærkt, fortsætter Hans Peter.

Første gang vi så et signalhus var i København, og en sagde til mig: "Du kører bare lige ud". Og jeg fulgte vejen ligeud der hvor sportsgænen kørte. Så jeg kom uden om lyset!

Der var fri hastighed!

Nimbus, dem med sidevogn, hvis du kunne køre med hjulet oppe og skifte gear uden at bruge koblingen – så var du i den seje ende af dem.

Jeg kørte i en grøft med den. Det var lidt for hurtigt i et sving. Jeg fik Nimbusen ned over mig og et brønddæksel også. Det er jo en tung maskine

Det kostede 1½ måned på sygehuset. Jeg brækkede armen og fik slået den ene nyre, så de var ved at ville tage den.

I første omgang skulle jeg til fornyet session, så heldigvis viste undersøgelserne at jeg var OK.

Hvordan ting fungerer, det har altid interesseret!

Da jeg så skulle have motorcykel igen som soldat fik jeg en 47'er Nimbus, og det er forøvrigt indtil videre den nyeste motorcykel han nogensinde har haft - og får.

Hans Peter Olsen var marinesoldat og har sejlet med fregatterne Absalon, Esbern Snare og Rolf Krake.

Jeg kom i maskinrummet. Som smed fik jeg gearne at passe og destilleret vand så vi kunne have damp på.

Kedlerne er under tryk, og der skal virkelig luft til, for alt på skibet var trukket med damp, både pumper og meget andet.

På bådene kondenseres havvandet så det bliver ferskvand, og det er det der bruges i maskinerne.

Jeg har altid elsket at dreje – så jeg blev sat til at lave kanoner – en lille en skåret ud med forskellige beslag. Vi havde et lille værksted hvor vi kunne lave det.

De dokkede den på skrueraksen inde på Holmen, så vi fik Esbern Snare. Det skulle laves til. Vi hentede messing i trækvogne, og så kunne vi stå at dreje alt..

Det er vigtigt at have en faglig tilgang

Et par og 60 var jeg færdig som soldat.

Jeg tog aftenskole med mellemskolen, gik og lavede lidt og startede på teknikum i 63. Jeg røg lige igennem, så fik jeg jobs i entreprenørfirma, hvor de lavede ventilation, så på tegnestue hos større VVS firma med ventilation. Ventilation og varmeanlæg var min primære beskæftigelse. På Institutet har jeg været i snart 30 år.

Institutet blev Teknologisk Institut kaldt i begyndelsen, og det hænger ved Hans Peter. Han er nu på en seniorordning, hvor de fastholder medarbejdere, nu på halv tid, så mandag-tirsdag er på Institutet samt andre dage, hvor der er gøremål, ofte ude af huset.

Hans fortsætter: Det er vigtigt at have en faglig tilgang. Skal du med til at forske og udvikle noget så skal du have en faglig tilgang. Du er nødt til ligesom, dels at kende det teoretiske men også det praktiske.

Kan folk ikke forstå de skarpekanter kan påvirke luftstrømmen, så overfør hvad der sker i naturen med f.eks. snehegn, hvor der dannes hvirvler.

Logbøgerne

DU HAR LOGBØGER PÅ ALLE DINE MOTORCYKLER?

Det har jeg gjort. På Institutet skal vi gøre det. Jeg kan fortælle at jeg altid har skrevet ned - lige fra regnskabsbøger etc. til hvad jeg har repareret ved ting.

Allt skulle noteres nøje ned ved Marinen. Altid en god ting at have, at have et notat, hvad gjorde vi, hvad besluttede vi – vende tilbage til det.

VIL DU KUNNE SLÅ OP I LOGBOGEN OG FORTÆLLE OM DIN INDIAN 101'ER?

Det blev til en gennemgribende motorrenovering fra slag til lejer, fortæller Hans.

En del Skagen løb er foretaget på BSA 1914. Om den fortæller Hans:

BSA er gået igennem, og skrevet hvor jeg var nødt til at bruge Loctite, så man ved hvor der skulle varmes op for at kunne skille det ad. Eller hvor der er brugt en speciel lim eller bronzebøsninger med bly i, gearkassen for eksempel, så man er klar over det.

Jeg havde svært ved at starte den, fortæller Hans, begrundet i, at Hans vejer for lidt. Så list skulle der til.

Koblingen koblede ikke ud, så nye bronzeplader hjalp Jan Crilsen med.

Det virkede, men Hans har gemt den gamle kobling, så der kan skiftes tilbage til det helt originale.

En del af startproblemerne blev løst ved at tilsætte karburatorsprit, en løsning Evald Henneberg fandt, da BSA'en var på sygebesøg her.

Nu kørte den bedre, fortæller Hans,

men da jeg fandt en beskrivelse i noget litteratur han havde forsøgt følgende:

Karburatorindstillingen er, at flyderen skal have 3 mm på strålerøret.

Det var det der skulle til, og den har aldrig gået så godt.

LOGBOGEN, FØLGER DEN CYKLEN?

Dem der vil have det kan få det.

Jeg har dem tilbage, og Henning har jeg kunnet hjælpe med materiale om Scout'en.

Det faglige, teoretiske, praktiske – hvis noget går galt har du styr på det når det er skrevet ned!

Det mindste har jeg været omkring, den systematik der er nødvendigt.

Naboen lange Leo har kørt racerløb med sidevogn sagde til mig: "Hvordan fanden har du tålmodigheden ved at skrive alt ned?"

Det er vigtigt du har systematik. Jo mere du arbejder med det jo mere dukker der op. Prøve – prøve - prøve. Tålmodigheden.

Mange i dag ved ikke hvad de har med at gøre. Ved ikke hvordan det fungerer!

Om FN1929 spurgte man: Fik du svinghjulet til at sidde ordentligt! Det var svejset fast. De kunne ikke få dem til at sidde ordentlig, fortæller Hans Peter.

Da jeg var i lære kom der en med en gammel Indian – kan du ikke dreje et stemmel – det var halvsjusk. Det passer nok – kan du ikke lige tage en spån.

Sådan har det været mange gange. Får du fat i en gammel motorcykel, hvor der har været en cykelsmed på, så....

Der var lidt af det på BSA'en – jeg ville ikke have lavet det på den måde.

Man kan lige så godt gå til biddet med det samme.

Med det mener Hans Peter, at man lige så godt kan lave det ordentligt første gang. Og deri har han jo ret - men han kan jo også sagtens med sin store viden og erfaring!

Hvilke motorcykler har du haft?

Nimbus 1938 var den første. Efter soldatertiden Nimbus 1947.

I begyndelsen af 70'erne fik jeg min første veteran - en FN 1929 i papkasse.

Aksel i Næstved fik mig ved den lejlighed

melidt mig i DVM. Senere blev det til en Calbarp 1929. Jeg har haft en Harley 1929 - den 3 cylindrede, en BSA fra 1927.

Dertil indhan Scout 1930, Power Plus 1918, Nimbus 1939, Tiernot 1926.

Du søger altid at få det rigtige - og den rigtige bestand har jeg nu. Nogle musikere er "umåle", både med næske, historie, teknik. Er fischeret af at gå i gang med sådan noget.

Nu har Hans Mundus 7, Douglas 13, FN 13, Nimbus 25, Nimbus 34.

Angående sidstnævnte motorcykel, så læs om Jøns Bisbjerg Andersen og Hans Peter Olesens arbejde med at løse et gammelt smøringsproblem. Pionerarbejde 76 år efter problemet var kendt! VETERANEN 2010 nr. 6 side 11-13.

Hans fortsætter med at fortælle om sine motorcykler:

FN 13 - pigir helt tilbage - kunne ikke få kobling til at køre ordentlig og med forbrøst karburator. Den rigtige og originale blev fundet i Holland og er nu en vigtig del af FN'en. Ja og så håber han naturligvis at det originale nummer på nummerpladen snart fås i den rigtige størrelse. Se foto side 7 og i VETERANEN 2010 nr. 5 side 10-11.

Douglas 13. Unik original. Den mødes uden kickstarter og uden kobling! Den går nu med meget kort skub.

Mundus fra 7. 1907 forstås. Smart køreklart.

Scott'en fik jeg ikke lavet færdig, men FN'en var gludsiddig en mulighed, og så skulle der ske noget. Scott'en var special og



Douglas 13 - unik og original i alle detaljer.

jeg kendte en i Randers, der havde arbejdet med det. Jeg havde meget på den. Jeg tror den kommer med næste år (på Skagenløbet ned). Skagen løbet jeg i rustfri stål. Det er ikke nødvendigt?

Det er bedre at lave et stykke rent rustfrit end ikke at få det lavet. Helt så meget som muligt oprigtigt slutter HPO.

Mange veteranere plejer at have noget nyt!

Det næste var Nimbus 1939. Jo helt tilbage en 1947' er.

Det spændende er jo at det er næsten 100 år - noget der kan køre rundt.

De BSA'ere satte sig på mig og tog indtænk på Skagen løbet. Alle 4 kan køre.

Du kan jo ikke sætte dit præg på det nye - så lad indtænk af maskinen ud for at komme til tandhøret.

Det gamle - simpel mekanik - erkel at forstå det gamle.

Karburatorproblematikken

Det jeg synes er det sværeste er karburatorproblematikken. Det er svært når du kommer over på det gamle.

FN'en havde Bing, men fandt jo den rigtige fra 1933.

Det du kan se på mange ting er at se funktionen. Skal du have lavet undertryk for at sug benzinen op, den funktion er væsentlig for at forstå hvad der sker. Ligesom injektorprincippet. De gamle har jo bare et rør der går op, laver et tryk så benzinen kommer op.

Det er jo også det vi prøver nu på Mundus, nu udelukker vi at det er noget galt med den ved at benytte en vi har købt med - en Bing.

Så prøver vi at det andet igennem.

Ellers den vi ikke kan køre med den karburator, må vi lave det om, så det kan komme til.

Mundus

Sen. Emelsen fortæller om de gamle der havde været udstillet, med historien om den i det gamle. Den gamle var en gammel motorcykel og det gamle var en gammel motorcykel. Det gamle er i Sverige og de gamle er udstillet.

Det på den rigtige og i supplerer Hans Peter. Den der sid i min var i gamle



Mundus karburator snart klar til Michaels.

almindeligt stål.

Jeg kan mangle lidt vækst på motorcyklen i gang. Pionerarbejde ved trægt.

Det er det der er godt nok specielt køret, hvor der ikke er så meget.

Mundus er også med på at skabe moment, selv om det er med.

Hvorfor har du engageret dig?

Altid godt kunne lide at være med. Var kasserer i læringsklubben i Lærte en masse mennesker i det.

Ligeså vigtigt at være med til at have netværk. At man gerne bruger hinanden.

Så snakkede Sisy og jeg sammen om monede, manglede en som man måtte kom jeg ind i GI.

Sådan er det i en bevirksomhed meget tæt med forskellige typer.

I Hvidovre, manden der var med til det. For det første er der folk der vil være med - så skal jo vide om det er muligt at kan det.

Hans Harsen har været i det. Det er Wigners Hjernegilde er aktivt i Klitgaard og Michael Steenert er med.

et eminent kendskab til modeller. Og sådan supplerer vi hinanden

Det skal være en veterancykel. Vi er mærkekendere. Efterhånden får vi en rutine i at kende det. Det jeg også kan lide er at komme ud og give medlemmerne, dem sponsorerer vi så.

I SPONSORERER JO OGSÅ HÅNDBOLD-PIGERNE.

Man har sat sig for at man husker noget. Vi mangler at gå over i det røde – den røde farve skal mere frem.

DU GÅR MEGT IND FOR, AT DINE CYKLER STÅR I EN URESTAURERET STAND. GÅR GF IND FOR AT SÆTTE DISSE TIL EN HØJRE PRIS?

Ja det gør vi – den maskine er jo foregang for andre. Sådan var det. 30% mere vil vi sætte den til i vurdering.

Andre vil sige det modsatte.

Vi forventer en stigning på veteraner i GF-klubben, slutter Hans.

JEG MÅ IKKE BRUGE MIN NIMBUS PÅ ARBEJDE. ER DER ÆNDRINGER I FORSIKRINGEN PÅ VEJ SÅ JEG KAN DET?

Vi har prøvet at lempe det sådan, at ringer man kan man få tilladelse til at bruge den. Men det rent lovgivningsmæssige kan man jo sige man vil få et billigt dagligt køretøj. Og det skal holdes til veteran.

Man kunne godt forestille sig, at hvis

det var gammelt, kunne vi så i GF tegne en lidt anden forsikringsform.

Fordelen ved en forsikringsklub er, at vi gør hvad vi kan gøre og får et bedre flow, konkluderer Hans.

Afsluttende bemærkninger

ER DU MERE MASKINFØRER END MOTORCYKLIST?

Det håndværksmæssige – du kan lave tingene. Og så få den til at køre.

KUNNE IKKE FINDE PÅ AT TAGE EN NY BMW TIL JYLLAND I MORGEN.

Sidde på en gammel maskine, nyde omgivelserne, at du træder på den og det starter og tøffe derudad.

ET NYT MÆRKE

Skulle jeg have en maskine ringede jeg til en der havde det mærke. Kai Beck er jo god på det, og har lavet værktøj til at hvis du skal have lavet en lille stump.

ER DER NOGEN TIL AT TAGE OVER, NOGEN DER HAR DEN ILDHU OG OMHU. NETVÆRK KAN UNGE SAGTENS SKABE PÅ FACEBOOK OG ANDRE STEDER.

Hvem skal have de her maskiner bagefter? Hvem kan holde dem kørende?

Der er lidt yngre mennesker.

Det at du er opvokset hvor du har skullet kunne lave alt. Der er stadig virksomheder

derude der kan lave alt fra bunden, de har måske endda noget af det gamle værktøj.

Skal du have lavet noget med motorcykler, kan brødrene Steens nede i Hårlev det der.

Jeg skal have lavet en kobling, og de fortalte at de første koblinger lavede japanerne. Der løser vi opgaven på en måde, hvor det kommer til at fungere.

Behøver vi at forsøge alle de moderne nymoderne sager?

Skal vi bøvle med koblingen og droppe stafferingen.

Du kan prøve videre på den måde. På den tid havde man ikke erfaringen med de ting.

Jeg vil da også sige, at man lærer meget.

Det gode kammeratskab giver meget, hygge over det, prøve at løse noget.

Ingen vil pakke elektronik op. Det gør ikke noget at lave bremselys, det er sikkerhedsmæssigt. Når det altså er lavet sådan og du kan lave det tilbage igen.

Det er det jeg også kan li' – at forbedre tingene.

Vi har gjort det meget nemmere i dag. I gamle dage skulle der kørnerprikker til. Det har jeg aldrig gjort. Jeg har sat foring eller Loctite hvis det var inden for referencerne og skrevet det på.



2009-05-02. Start i Middelfart.
Foto: Jesper Durup.



2009-05-02. Pause i Hobro - samtale
med Hans Hansen, GF forsikring.



2009-05-02. Mal i Rebild.
En glad mand og maskine.