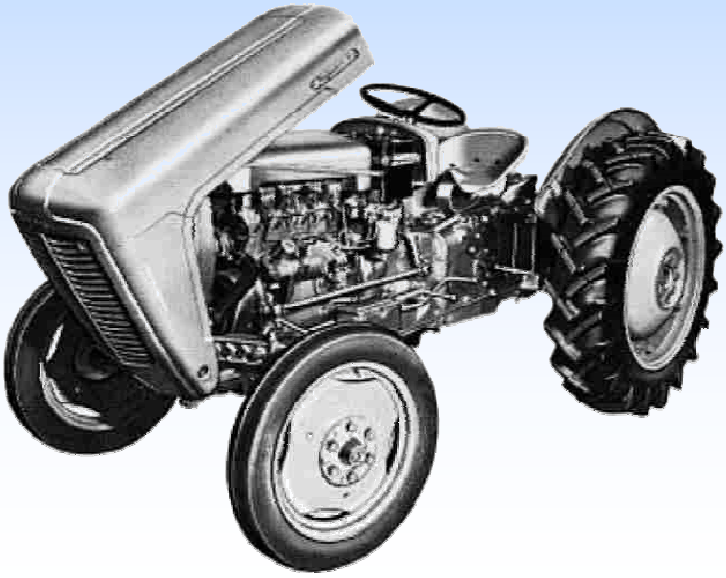
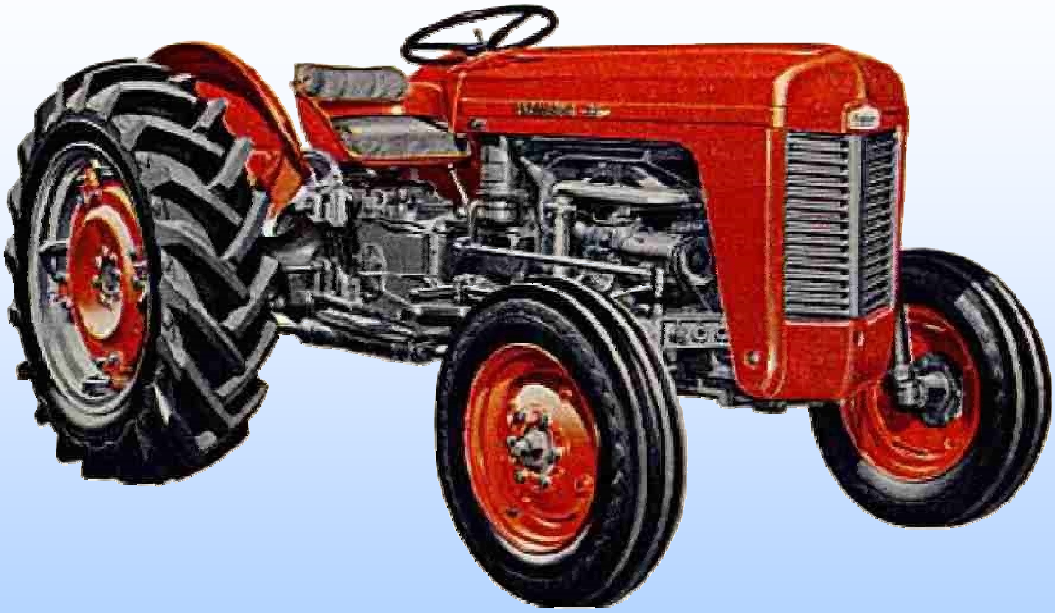
DANMARKS

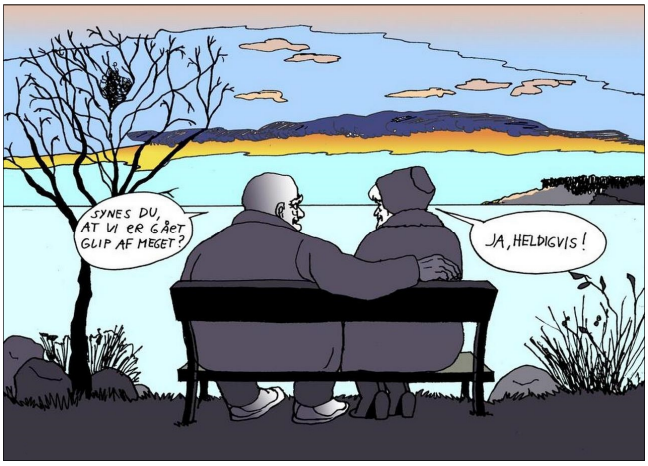
Ferguson

MUSEUM



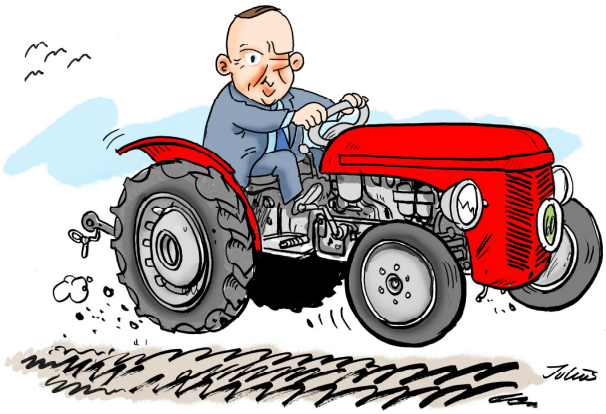


SWEND
ON THE ROAD
FRASHAVN
DANMARK
On the Road
Skagen
Hirtshals
Frederikshavn
Vendsyssel
E39
Klitmøller
Aalborg
Thisted
E45
Viborg
Niels Ebbesens Spisehus
Holstebro
Herning
Aarhus
Ringkøbing
Hvide Sande
E45
Danmarks
Ferguson Museum
Billund
Vejle
København
Roskilde
Danmark
Esbjerg
Kolding
E20
Odense
Sjælland
Slagelse
Fyn
Nationalpark
Vadehavet
E45
KULTURSAFARI
2019-2



Kl. 10 sad vi jo og nød en dejlig brunch på Niels Ebbe-seb's Spisehus. Jeg kom i den forbindelse til at tænke på et foredrag med Svend Brinkmann, jeg hørte sidste år. Her fortalte han om værdien i at gå glip af noget.

Jeg mener ikke, vi mistede noget særligt ved at gå glip at Lars Løkkes tale.



Vi fik selvfølgelig ikke set, om han var mest vild med en ***rød*** Ferguson

Historien om Ferguson traktoren

Den fantastiske historie om en opfinder – Harry Ferguson. Harry Ferguson var en lille, spinkel nordirlænder med en stor idé – at se verden blive rigeligt forsynet med billige fødevarer.

Harry blev født d. 4. november 1884 på en gård i nærheden af Dromore i County Down. Gennem det meste af sin barndom gik han faderen og brødrene til hånde med de daglige pligter på gården. Han indså, at landbruget var forbundet med uendeligt meget arbejde og et uanseeligt udbytte. Det var på denne måde Harry fik sin interesse for at effektivisere landbruget, og denne interesse skulle komme til at betyde meget for landbrugets fremgang.

Harry Ferguson var interesseret i motorer af enhver art. Han startede i sin brors motorværksted, sidenhen konstruerede han motorcykler efter eget hoved, som han vandt flere løb på. Senere blev han grebet af udviklingen af fly og gik i gang med at bygge sin egen flyvemaskine. Han var siden med til at oprette Ulster TT landevejsløbene, et af datidens mest berømte løb.

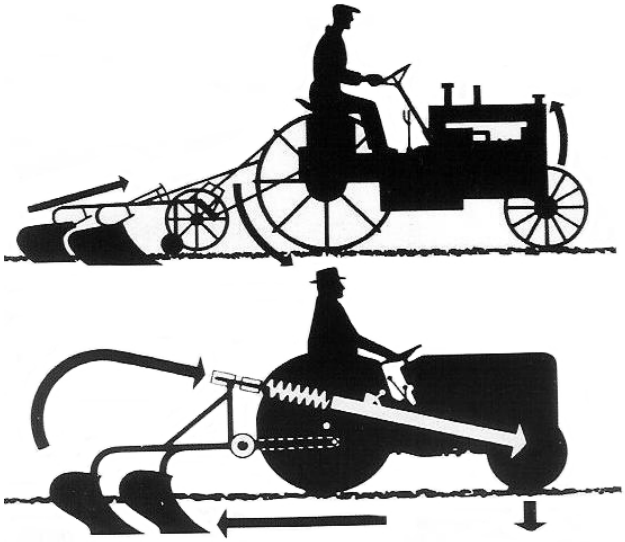
I 1910 oprettede han sit eget autoværksted i Belfast. Da fødevaresituationen forværredes, bad det irske landbrugsministerium ham om at overtage tilsynet med driften og vedligeholdelsen af alle traktorer og landbrugsmaskiner i landet. Det var dér de første spirer blev lagt til hans pionérvirksomhed inden for traktorudvikling.

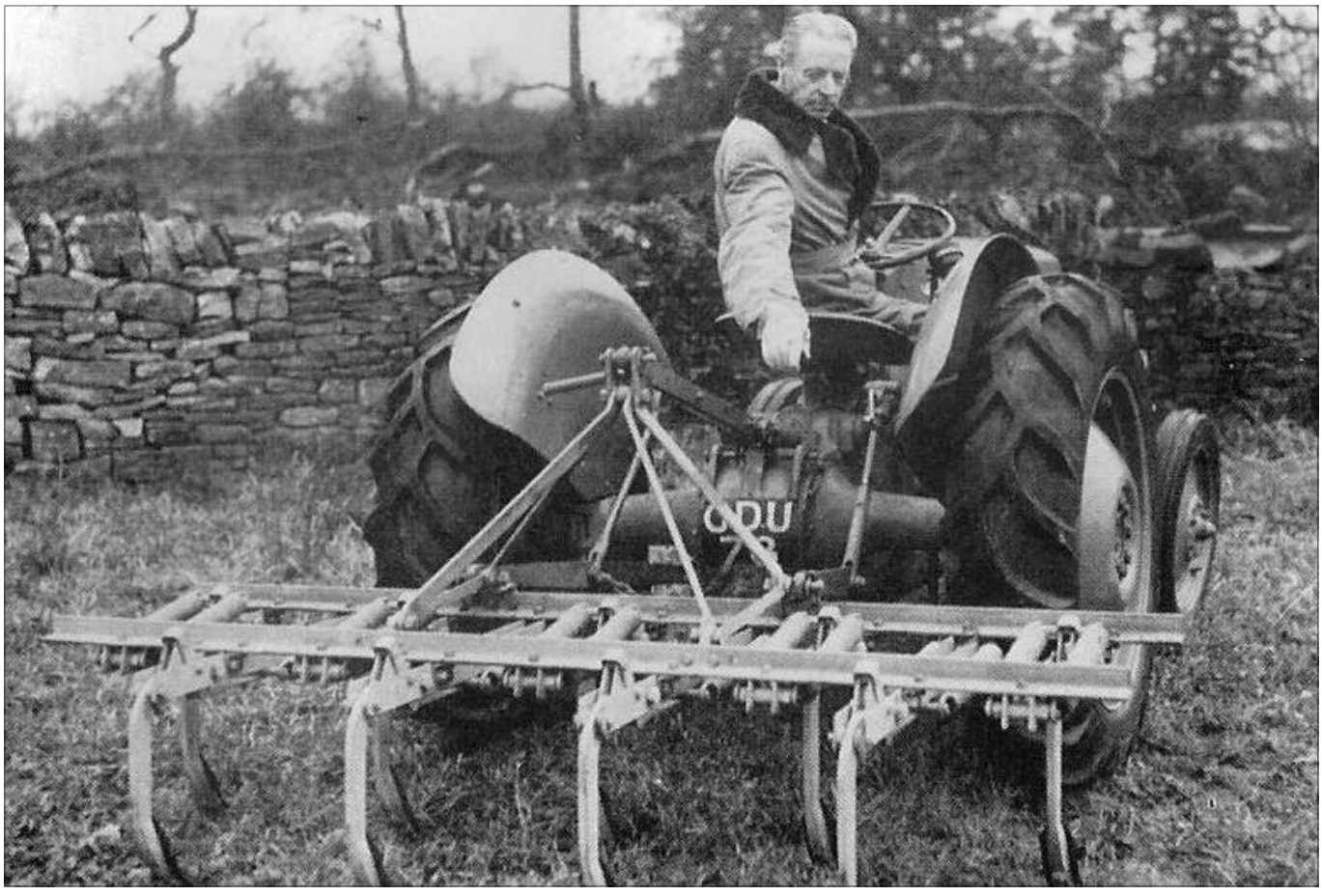
Traktorerne var store og tunge, og redskaberne skulle justeres manuelt, hvilket betød at føreren måtte bruge tid på at stige af traktoren og foretage de nødvendige justeringer. Harry så, at der var et behov for at tilpasse redskaberne og sammenkoble dem med traktorerne, så de kunne fungere som én enhed i stedet for to.
Ferguson arbejdede på sine ideer i 20 år. Resultatet var en prototype på en let plov med et ophængs system til montering på en Fordson-traktor, som han demonstrerede for Henry Ford.
Ferguson havde håbet at Ford ville fremstille hans plov, der på grund af materialemangel i England, skulle fremstilles i Amerika, men det var ikke tilfældet og det blev i stedet fabrikanterne George og Eber Sherman, Ohio, der i årene 1922-1928 kom til at fremstille dem under firmanavnet Ferguson-Sherman Corporation. Plovene blev monteret på Fordson-traktorer, men da produktionen ikke længere var rentabel for Ford, blev den stoppet, og dermed forsvandt grundlaget for salget af Fergusons plov. Men Ferguson lod sig ikke slå ud. Han planlagde i stedet at producere sin helt egen traktor.

Hans idé var at konstruere en traktor med tilhørende redskaber, som kunne dække et landbrugs normale behov og som kunne anvendes overalt i verden, med større produktivitet og lavere omkostninger som resultat. Prototypen stod klar i 1933. Den vejede kun 800 kg, havde et trepunkts ophængssystem og en tilhørende hydraulisk redskabskontrol, hvilket adskilte den væsentligt fra gængse traktorer.

Historien om Ferguson traktoren

Trods sin beskedne størrelse, var traktoren mere effektiv end de større traktorer. Den hydrauliske lift kombineret med ophængs systemet var arbejdsbesparende og gjorde traktoren mere sikker at betjene. Redskaberne kunne monteres på traktoren og transporteres i løftet stilling ud til marken, hvor redskabet kunne sænkes ned i jorden med et håndtag. Når man var nået til enden af marken, løftedes redskabet op af jorden, så traktoren kunne vendes hurtigt og let, hvorefter redskabet igen sænkedes i jorden.





Det, der var afgørende for, at traktoren var mere effektiv og lige så stærk som de gængse traktorer var, at ophænget overførte vægt fra redskabet til traktoren, og således forbedrede dens hjulgreb og træk evne. Den kraft, der fremkom ved redskabets modstand, når det blev trukket gennem jorden, blev overført til traktoren i form af øget vægt. Dvs. at det ikke var nødvendigt at indbygge ekstra vægt for at forbedre træk evnen, og dermed blev motorens ydeevne udnyttet mere effektivt og økonomisk.
Endnu engang satte Ferguson kursen over Atlanterhavet og præsenterede sin opfindelse for Henry Ford, som indvilgede i at masseproducere traktoren. De første stod færdige i 1939. Ferguson var lidenskabeligt overbevist om, at hans system var et middel til ikke blot at vinde krigen, men også at sikre en fred med mad nok til alle.

Verdens største samling af Ferguson traktorer åben for offentligheden.

I samlingen findes en Ferguson af hver årgang fra 1939 og op til 70´erne. Og dertil en Ford T fra 1919, som det hele startede med. I 1917 satte Harry Ferguson en plov efter sin Ford T, idet han ikke havde nogen traktor. Ford T var hver mands eje og den blev derfor kaldt "poor man´s tractor".

Der er mange specialmodeller, blandt andet vingårds- og plantage traktorer, industri traktorer, franske modeller, militær model og flere til.

Men Harry Ferguson gjorde sig ikke kun gældende indenfor landbruget. Det første motoriserede køretøj på Sydpolen var en grå Ferguson. Danmarks Ferguson Museum har en tro kopi af denne traktor, som Sir Edmund Hillary fra New Zealand kørte til Sydpolen på i 1958, en stor teknisk triumf. Hillary udtalte, at ekspeditionen ikke var lykkedes uden disse hårdføre traktorer. Sir Edmund Hillary var desuden den første mand, der besteg Mount Everest.

Der er også andre køretøjer som en militær ambulance fra 1943, en russisk kopi af BMW motorcykel, en Ferguson bus, cykler, knallerter, damptromler, dieseltromler og et par lastbiler fra det gamle Vej- og Bro Museum i Holbæk.

Henrik Nielsens værk
Henrik Nielsen har altid været interesseret i landbruget i almindelighed og Ferguson-traktorer i særdeleshed. Derfor har han opbygget et privat museum - Danmarks Ferguson Museum – på gården Ankerslund. Museet blev åbnet i 2000, og samlingen består i dag af ca. 200 traktorer, hvilket er Nordeuropas største samling af Ferguson-traktorer, som er åben for publikum.

I museets store hal findes ca. halvdelen af samlingen fra perioden 1940 - 1964 sammen med andre veteranlandbrugsmaskiner. De fleste traktorer har Henrik Nielsen selv restaureret og gjort køreklare, og hver enkelt præsenteres med tekniske data og historie.

Den grå Ferguson traktor sendte tusindvis af arbejdsheste på pension og satte gang i mekaniseringen af landbruget efter Anden Verdenskrig. Men Ferguson gjorde sig ikke kun gældende indenfor landbruget. En Ferguson traktor var det første motorkøretøj på Sydpolen.

Det er en glæde for Henrik Nielsen at drive mit Ferguson Museum, idet han hver dag møder mange positive og interesserede mennesker. Fortid og nutid mødes her på gården. De gamle traktorer giver mig i dag drivkraft og dermed livskvalitet.

Stalden er åben for publikum, men respekter venligst at dyrene ikke kan lide støj, så børn må kun opholde sig der ifølge med voksne.

I gårdens naturlige omgivelser, er der borde med bænke, både udenfor og i den gamle bindingsværks lade, hvor man er velkommen til at nyde medbragt mad.

Der er også en grå Ferguson opstillet udenfor, som alle - uanset alder - kan sætte sig op på, og fornemme, hvordan det var dengang landmanden dyrkede sine marker med den.

Skulpturen

Det var Ferguson traktoren, der først vendte størstedelen af den danske muld og således medvirkede til at gøre dansk landbrug, og dermed også Danmark, rigt.

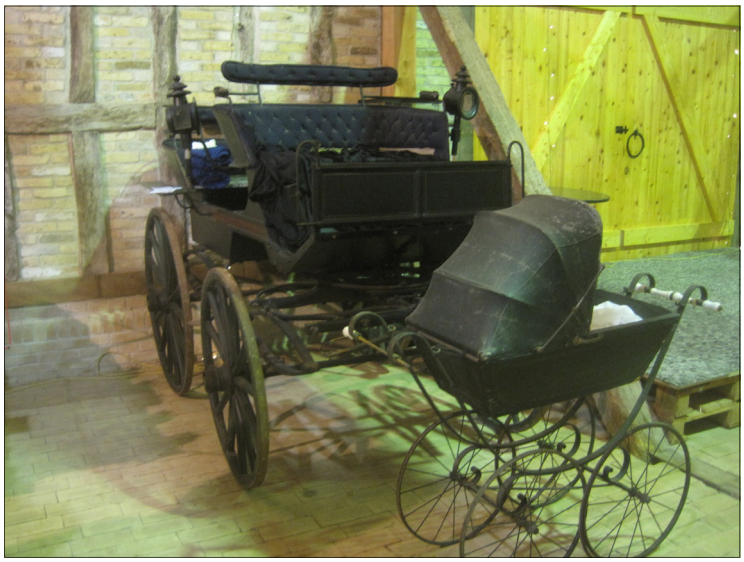
Historie om Ferguson traktoren var så interessant, at Henrik Nielsen i 2000 åbnede Danmarks Ferguson Museum på Ankerslund.

Og i 2009 satte han et 12 meter højt monument over museet. Ikke mindre end 13 kubikmeter beton, fem tons galvaniseret jern og 30 velholdte og komplette urestaurerede grå Ferguson-traktorer indgår i dette unikke mindesmærke.

Send en tanke til de tusindvis af bønder, som har siddet i timevis på en Ferguson traktor for at skabe det landbrug og den velstand, vi alle nyder godt af i dag.

Fordson
FERGUSON 35

DANMARKS Ferguson MUSEUM



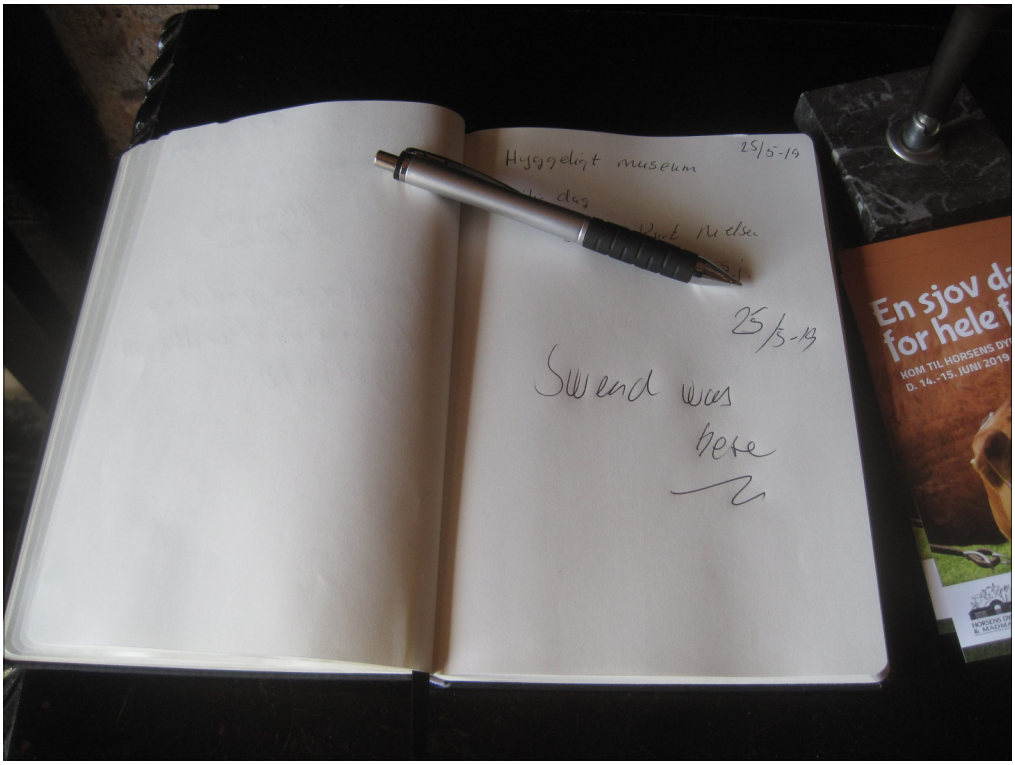
Ferguson

I bogen "The White Desert" kan man læse om Edmund Hillary og hans folk, som skulle tilbagelægge 2100 km på 4 Ferguson traktorer. Her er et par citater:

Vi kørte i nattetimerne. Så kunne vi navigere efter solen, der jo hele tiden stod direkte foran os. Den ene dag var ganske som den foregående. Der havde ikke været alvorlige vanskeligheder, men Gud være lovet, det er overstået. De sidste 160 km var ikke slemme, men frygtelige. Nogle af mændene læste, mens de sad på traktorerne, for da de var bundet sammen, var det kun den forreste, der behøvede at navigere.De andre kørte bare i sporet, de kunne sidde og kæse eller smådøse. Det var slemt da læsestoffet slap op. Traktorerne var virkelig fantastiske, vi var skeptiske til at begynde med, men med jævn og nogenlunde fast bund har de i tre måneder kunne holde en fart på mellem 5 og 8 kilometer i timen. I det løse sne kunne vi kun køre i laveste gear eller abdet gear, Det gjorde vi også de sidste havandet hundrede kilometer, da vi måtte økonomisere med benzinen.

Vi oplevede vores største gys, da vi var lige ved at miste en traktor ned i en dyb spalte, men heldigvis kunne de abdre hale den i land, da alle fire traktorer var bundet sammen med kraftige wirer.

Forfatteren til bogen stillede Edmund Hillary spørgsmålet om, hvorfor han kørte til Sydpolen?

"Fordi jeg ville", svarede han med et smil og tilføjede: "Nogle gør det af videnskabelige grunde, men det gør jeg ikke".

DANMARKS Ferguson MUSEUM