

## Aflvan Bertelsen

### En sømand går i land

Min farfar, Steffen Bertelsen, blev født i Ormslev den 8. april 1871. Efter konfirmationen rejste han til Kragerø i Norge og fik hyre.

Første tur gik til Stettin, og den blev fulgt af flere ture med sejlskibe på verdenshavene.

Ved folketællingen i 1890 var han registreret som sømand med hjemmet som fast adresse på landjorden.

Hvornår han gik i land, vides ikke, men den 16. nov. 1897 blev han gift i Ormslev med Marry Kristine Laursen, ligeledes fra Ormslev, og i 1901 havde han etableret sig som vognmand.

Familien, som nu var forøget med sønnen Ferdinand Thorvald (Nande) og datteren Mary Katrine (Maja) boede til leje på matr. 22c hos daglejer Jens Kristensen.

Senere kom der yderligere 4 sønner og 5 døtre. Alle havde to fornavne, men af en eller anden grund blev pigerne kaldt noget helt tredje. Eksempelvis ved nok ikke så mange, at Kaja, der som den

eneste af pigerne blev boende i Ormslev, var døbt Helga Karla.

Dagvogn m.m.

Vognmandsforretningen var baseret på hestevogne. Han startede kørsel mellem Ormslev og Århus med dagvogn. Begrebet dagvogn dækker over kørsel i fast rute med både personer og pakker, og sikkert også byærinder for folk fra Ormslev og Stautrup. Denne aktivitet ophørte omkring 1904, da Hammelbanen blev åbnet i 1902 med stationer i både Harlev, Ormslev og Stautrup.

Kørsel for kommune og amt med vej materialer blev derefter hovedbeskæftigelsen, og der var 2—3 spand "tunge" heste i stalden til at trække vognene.

### "Øjenvidneberetning"

I 1995 blev tidl. vejmand Henry Andersen, Adslev, interviewet til lokalarkivet i Hørning som 90årig.

Det kneb lidt med at huske navne: "Du ved, ham Madsen,

Dittes bedstefar, Steffen, ham har jeg sat'eme fået mange IO-ører af.

Det var under den første krig. Han hentede træ og tørv ved Hasselager station.

Han brugte to vogne og ét spand heste, så skulle jeg køre op med den ene vogn og sætte den ovenfor bakken mod Kolt, fordi hestene ikke kunne trække to vogne



samtidig, og det fik jeg en IO-øre for. Det var dengang.  
..det var jyske heste.

Når den anden vogn i mellemtiden var læsset, kørtes den samme vej, og de to vogne blev bundet efter hinanden mod Kolt og Ormslev. Brændslet blev bestilt ved kommunen. Det er mange år siden - da var der ikke elektrisk nogen steder... Ham den gamle Vangsbo, han faldt jo ned mellem hestene og blev dræbt på stedet.

Jeg kan lige så tydeligt se, at de bar ham ind Det var købmandens (Sørensen, før IP) svigerfar, der havde Vangsbogården. Han kørte ligesom Steffen lidt vognmandsforretning".

Her kan tilføjes, at den kassevogn, der er malet i Peder Holms billede på forsiden af årsskriftet 2010 meget vel kan tilhøre Steffen, der samtidig kører en fyldt vogn til aflæsning, måske på skrænten mellem krohaven og Betulavej ved viadukten.

Ved folketællingerne i 1906, 1911, 1916 og 1921 nævnes Steffen og familie i matr. 9g og 16a.

Matr. 16a ejedes af Niels Rasmus Nielsen. - Matr 9g har dd adressen Gammelsø Vænge 2. Hovedparcellen 9a har adressen Omslevvej 490 nord for vejen.

Ormslevvej 478, byens tidligere fodboldbane på ca. 1 tdr. Id., hvor vognmand Niels Jensen nu har virksomhed, høne med til Steffens ejendom. Beboelse og jord blev adskilt, da vejen blev ført igennem i 1942.

Børnene flyver fra reden Steffens og Marrys 1 1 børn voksede op og kom tidligt "ud i samfundet". Nande tog til søs ligesom faderen og deltog blandt andet i hvalfangst sydpå. Han gik i land i Norge, hvor han stiftede familie og ernærede sig som repræsentant for et tobaksfirma.

Resten af sønnerne havde benzin i blodet. George, min far, kørte lastbil for bedstefar. Hovard fik essodepot i Stautrup og sluttede ved bybusserne i Rødovre. Jens kørte lastbil i Ormslev, havde senere busrute og skolekørsel og flyttede til Galten. Svend etablerede essodepot i Grenå med faste leverancer til større firmaer i området.

## George gik egne veje

Han ville gerne prøve andet end lastbilkørsel og flirtede med tanken om at anskaffe en rutebil.

Steffen var ikke med på ideen, da han ubetinget var til heste, og det var måske meget fornuftigt. De kendte jo tit selv vejen.

Han købte dog en lastbil, men overlod rattet til andre.  
1 1930



Sølvbryllup for Kirstine og  
George i Pinds

Mølle den  
17.4.1949.

Til venstre Ivan, Viggo og Hovard Preben øverst t.h.

Dotrene Ditte og Tulle var i lyse kjoler. og svigerdotrene Ruth og Doris var  
konunet til

lykkedes det alligevel far at kom-  
me i gang.

Steffen havde stadig tændt det røde lys, men Niels Madsen, der var chauffør i firmaet, stillede sine opsparede penge til rådighed. Med dem, fars egen opsparing og ved andres hjælp og gode vilje startede han den 4. august en rute fra Edslev over Kolt, Lemming og Stautrup til Århus med en 14 personers bus.

Det gik godt, og i 1935 blev bus nr. 2 købt. Det var en Bedford med plads til 21 personer, og Niels Madsen blev chauffør.

Mine forældre var værter i Ormslev forsamlingshus, hvor jeg blev født den 1.1.1935. I 1938 flyttede vi til Pinds Mølle traktørsted, som blev lejet af Osvald Roldsgaard i 25 år.

Naturligt nok blev ruten forlænget dertil, hvor garagerne var, og senere til Adslev, Mesing og Skanderborg i flere omgange.

I 1939 blev der anskaffet en Chevrolet til 21 personer, og den blev monteret med gasgenerator, en såkaldt kakkelovn, der var i brug hele krigen.

Den gav ekstra arbejde, da den skulle fyres op i god tid, inden bilen kunne starte. Venlige kunder fra "Knuden" har fortalt, at far ofte efter sidste tur parkerede på den stejle vej ved grusgraven, så der var nedad, når der skulle startes igen.

Ruten gik gennem det smukke, men også kuperede landskab omkring Jeksendalen og Pinds Mølle, og især om vinteren kunne det være et problem at holde køreplanen. Blandt andet foregik snerydning ved håndkraft.

Det skal dog siges, at de berørte kommuner var meget opmærksomme på betydningen af, at bussen kunne komme igennem.

I et langt arbejdsliv med kundekontakt hver dag, får man mange oplevelser, og heldigvis er de fleste positive. Der er dog episoder, der brænder sig mere fast i hukommelsen end andre. Her er et par, som min far må lægge navn til:

Da ruten fulgte kommunevej en mellem Lemming og Stautrup, passerede bussen Ormslev Børnehjem flere gange om dagen. Op mod weekender var der som

regel børn, der skulle med til Århus, hvor en forælder eller anden pårørende efter aftale skulle møde op på rutebilstationen og modtage barnet.

Det skar ham i hjertet, at han flere gange måtte opleve, at vedkommende udeblev. Han holdt øje med hvert enkelt barn, og heldigvis havde bussen et passende ophold i Århus, så det skuffede barn kunne køre med tilbage til Børnehjemmet.

En anden begivenhed af de mere muntre slags er jævnlige blevet repeteret, dog ikke på hans initiativ:

Han kørte dagens sidste hjemtur og nærmede sig Kolt. Et hurtigt blik i det indvendige bakspejl overbeviste ham om, at alle passagerer var stået af, og at bussen var tom. Han greb fastere om rattet, løftede kroppen en smule fra sædet og slap uden hævninger den overskydende energi fri. Han havde næppe sat sig igen, før en kendt damestemme udbrød: "Jamen Bertelsen dog!" -

Den lokale jordemoder havde uheldigvis siddet på sædet bag ham i en død vinkel i forhold til spejlet.

Verdenskrig II Det blev nævnt ovenfor, at det næsten var umuligt at få brændstof til bilerne under krigen. Det blev rationeret til de mest nødvendige formål, såsom læge- og dyrlægekørsel.

Det samme gjaldt dæk. Det var en tid, der inspirerede til opfindsomhed, og undertiden gik man nok lidt over stregen.

Min ældste bror Viggo var født i september 1924 og vor yngste farbror Svend et par år tidligere.

Mod slutningen af krigen havde de i fællesskab anskaffet sig en lastbil, som de forsynede med

hjemmelavede nummerplader og tilmeldte den tyskernes arbejde med anlæggelsen af Tirstrup lufthavn.

De kørte cement fra havnen i Århus til Tirstrup. Det var der gode penge i, da tyskerne uhæmmet betalte med valuta fra den danske nationalbank.

For at lave forretningen ekstra god, solgte de noget af cementen til danske aftagere, og i stedet leverede de en tilsvarende mængde havsand fra Skæring til tyskerne.

Noget må være gået galt, for den 4. juni 1944 blev Viggo sendt til Tyskland som tvangsarbejder.



*Denne bus, hvidkalket og med dannebrogssflag, hentede i 1945 fanger hjem fra Tyskland. Georg er "fyrbøder".*

Svend blev også nuppet, men forblev dog her i landet.

Viggo var blandt andet beskæftiget på et metal støberi, og kunne efter krigen fremvise brandsår på benene fremkaldt af glødende metalsprøjt på afveje.

Han kom hjem fra Tyskland i slutningen af marts 1945 med én af Bernadottes transportere. Man kan roligt sige, at han var i en elendig fysisk stand.

Der var på det tidspunkt ved at blive arrangeret hjemtransport af danske og norske fanger fra Neuengamme, og far havde sammen med andre østjyske rutebilejere givet tilsagn om at stille køretøjer til rådighed.

22. april var de klar til at køre sydpå med de hvidmalede busser med Dannebrog på siderne og på taget. Preben tog med far som hjælpechauffør, selvom han ikke havde kørekort til rutebil, og i øvrigt ikke var gammel nok til at få et. Det blev nu ordnet ved en henvendelse til politibetjent Andersen i Viby.

De var hjemme igen inden 1. maj, og havde afleveret 9 nordmænd og 10 danskere i Frøslevlejren. Begge fik diplomer og erindringsmedaljer af dansk og norsk Røde Kors for deres medvirken — Fars er afleveret til besættelsesmuseet i Århus, hvor de kan ses i en montre.

## Efter krigen

Da krigen sluttede, blev det langsomt normale tider igen.

Viggo blev selvstændig vognmand i Hasle med egen grusgrav, lastvogne og traktorer. Han startede sammen med en anden bror, Hovard, ruterne Ormslev-StjærSkanderborg, Århus-Stjær-Galten og Århus-Lillering-Galten.

Omkring 1960 flyttede han til Ormslev på det tidligere stadion, der var udskilt fra Steffens ejendom, da Kaja og Peter Nielsen købte huset.

Preben tjente på landet, bl.a. hos sognefoged Peter Andersen i Kolt og på Skovgården i Dørup. I 1950 købte han en forretning med rute- og fragtbil, der kørte mellem Århus og Ry.

Preben henvendte sig til ungdomsvennen Tage Nyegaard fra

Forfatteren medfaderens diplom fra Dansk Røde Kors.

Dørup og overtalte ham til at få kørekort til rutebil og ansatte ham derefter som chauffør, et forhold, der varede, til Tage blev pensionist. I 1956 blev ruten forlænget til Brædstrup og fragtruten solgt fra. Han udvidede senere med turistikørsel, men ruten, der udviklede sig til en god forretning, forblev hans hovedbeskæftigelse og -interesse.

Hovard var født i 1931 og blev efter skolegangen uddannet som mekaniker, et særdeles relevant fag, når man beskæftigede sig med rutebiler, der efterhånden kostede et syvcifret kronebeløb pr. stk. Han kørte Prebens fragtrute i nogle år, og startede i 1955 ruten Ormslev-Stjær-Skanderborg som nævnt sammen med Viggo, og året efter Galten-StjærÅrhus. Partnerskabet fortsatte i



ca. 10 år, hvorefter Hovard koncentrerede sig om turistikørsel og skolebus til Hasselager. Ivan George

Bertelsen, som mit fulde navn er, blev uddannet væver på Hørning Tekstilfabrik (Senere kjolefabrik og meget andet) i 1953 og var derefter medhjælper ved Roldsgaards dambrug i Pinds Mølle.

De følgende år kørte jeg for forskellige familiemedlemmer, bl.a. Prebens fragtrute efter Hovard, og kørte bud for BUUS i Århus.

I 1957 fik jeg kørekort til bus og blev chauffør hos far på Pinds Mølleruten. Samme år blev Inger og jeg gift i Grejs kirke.

Hen til banken og tilbage igen Jeg drømte selvfølgelig om at blive selvstændig ligesom resten af familien, og den 17. maj 1965 købte vi vores første turistbus.

Når jeg siger vi, så mener jeg vi, for Inger har hele tiden været med i forretningen.

Det var nu ikke så ligetil at få den finansieret. Vi havde opsparret lidt penge, og jeg tog fortrøstningsfuld i banken; men ligesom andre biler taber en bus i værdi, når den første km er kørt, og banken var betænkelig.

Det var en slukøret Ivan, der på hjemvejen kørte ind til Valdemar Skaarup i Stautrup, hvor bussen skulle fabrikeres. Han så straks, at jeg hang med mundvigene og spurgte, hvad der var i vejen.

Han fik forklaringen og sagde resolut: "Kør derind igen". Det gjorde jeg, og denne gang var der ikke noget i vejen. - Det var tydeligt, at Valdemar i mellemtiden havde kontaktet banken !

Det gik tilfredsstillende med turistkørselen, og efter et år købte vi endnu en bus.

Den 1. september 1970 købte vi fars forretning, og han fortsatte som chauffør i ca 10 år.

En overgang havde vi fast kørsel med syersker fra et stort opland til og fra Toldstrups Kjolefabrik i Hørning, da der ikke kunne skaffes nok medarbejdere i lokalområdet.

VI kørte nu turist over det meste af Europa og havde den fornøjelse, at mange af vore kunder var gengangere.

Mens det gik godt med turistkørselen, kneb det efterhånden med ruten. Privatbilismen var nok vores største konkurrent.

Rutekørsel blev offentlig Århus Amt overtog al buskørsel i amtet i 1982.

En bedre koordinering af de mange private ruter var nok tiltrængt, men omkostningerne til administration måtte nødvendigvis stige.

Der blev aftalt en overgangsordning, hvor de eksisterende sel skaber kunne køre på kontrakt frem til 2001.

Vor gamle Pinds Møllerute blev ændret til Århus-Hørning-StjærGalten, og en ny Låsby-Skanderborg kom til. I 1990 købte vi Prebens rute, og vi havde da 8 rutebusser.

Opgaver med bus Buskørsel er jo ikke bare buskørsel. Den byder på flere typer opgaver: Rutekørsel, turistkørsel, endagsture bestilt af eks. lokale foreninger, skolekørsel, kirketure og kørsel med specialbus udstyret med lift til kørestole. Der kan sikkert nævnes mere.

For passagererne starter en tur, når man stiger ind i bussen, og ophører, når man igen står på asfalten, men

der er mange funktioner både før og efter, der skal varetages.

Man skal selvfølgelig have stort kørekort for lovligt at køre bus. Man skal være fyldt 21 år, og man skal bestå et samariterkursus.

Renholdelse af køretøjerne påhviler chaufførerne, i alt fald i de mindre selskaber.

Ved rutekørsel kører man efter en bestemt timeplan på en fastlagt rute, der skal godkendes af de berørte kommuner.

For kommunerne er det en service overfor borgerne. For rutebilejerne er det en levevej, en forretning. Begge interesser skal gå op i en højere enhed, for at det kan fungere.

Busseme skal være rene ude og inde. Der skal tømmes affaldskurve og askebægre, støvsuges, vaskes gulve, ja, og samles "glemte sager".

Køreplaner blev normalt revideret hvert år og derefter trykt til brug for kunderne. Kontorchefen, som regel indehaverens hustru, "sad" dagen lang vagt ved telefonen i privaten, hvor der trods trykte køreplaner blev ringet om afgang og ankomster og om de før nævnte "glemte sager".

Det var som regel en taknemlig kunde, der fik oplyst, at "værdigenstandene" var i god behold.

Afregning med chaufførerne af billetsalg og pakkefragt samt løn og momsregnskab hørte også hjemme i denne afdeling.

Turistkørsel afviger på mange måder fra kørsel på fast rute. Hver tur planlægges individuelt afhængig af målet. En uges varighed er meget almindelig.

Man kan nå mange steder i Europa på en uge, og prisen kan holdes på et niveau, der passer til kundernes pengepung.

Turen skal tilrettelægges, så den passer med åbningstiderne ved de seværdigheder, man ønsker at aflægge besøg. Der skal bestilles hoteller og forplejning, og der skal laves turbeskrivelse og annoncering.

Kunderne forventer også, at chaufførerne - der er som regel to af hensyn til køre/hvile reglerne - kan oplyse om historiske og aktuelle begivenheder, der er knyttet til de områder, man besøger

Endagsture er ofte efter ønsker fra lokale foreningen. Det er normalt hyggeture, hvor de fleste kender hinanden, fordi de kommer fra lokalområdet. Det er meget afvekslende opgaver. Ønskerne er jo ikke de samme fra pensionister og sportsfolk.

Pensionister har ikke problemer med en tur "ud i det blå" med frokost og kaffe, samt et besøg på en enkelt seværdighed.

Sportsfolkene skal som regel enten overvære en større sportsbegivenhed eller selv deltage i et stævne. Hvis dette er "med bal bagefter", kan rutebilejeren godt regne med selv at skulle køre.

Chaufførerne står ikke i kø for at få disse ture, der normalt foregår i weekender. En lørdag aften på en kro med ungdomsbal, hvor man skal sidde og hænge over en kop kaffe eller to, er måske heller ikke det mest spændende tilbud. Til gengæld er det fast arbejde, når

man kommer hjem, hvis bussen skal på tur næste morgen.

Skolekørsel blev aktuelt, da centralskolen i Hasselager blev bygget i 1953. Kørselen blev delt mellem Morten Nielsen og os.

Børn er sjove kunder. De fleste kørte vi med i hele deres skoletid og kom til at kende hver enkelt. Senere kørte vi med deres børn.

Far blev så populær, at alle eller de fleste forærede ham en cigar til jul, og det blev til 50-100 cigarer, så næste års forbrug var dækket.

Kirketure ligger naturligt nok for det meste søndag formiddag. Det er et typisk ejerjob, som jeg delte med Inger, da hun fik bus kørekort.

Kørsel med liftbus er reelt taxakørsel og er en kommunal service for de svageste borgere. Nogle af opgaverne er til faste terminer, mens andre er organiseret som "tilkalde" opgaver.

## Når enden er god

Ingen af børnene var interesseret i at fortsætte aktiviteterne, så rutebilerne blev i 1993 solgt til Todbjerg Busser.

Inger og jeg fortsatte med 4 turistbusser, og denne forretning blev solgt til Malling Turistfart i 2008. - Da var vi begge fyldt 73 år.

Der har været dårlige tider og gode tider. Heldigvis i nævnte rækkefølge, så vi tidligt læne at sætte tæring efter næring, og det kom os til gode senere.

Kilder:

Familiemedlemmer og bekendte.

En Bertelsen i 1800-tallet:

# Ferdinand Thorvald Bertelsen

21.6.1835 - 21.01.1912

## Håndværkerslægt

Han blev født i Vejle. Forældrene var klejnsmedemester Steffen

Bertelsen og hustru Petrine Grøndal. Faddere ved drengens dåb var bl.a. en skomager, en murermester, en snedkermester og en smedemester, så familien har haft kontakt til en bred kreds af håndværkere i Vejle, der på det tidspunkt havde ca 2.500 indbyggere.

Ved folketællingen den 18. februar i 1834 befandt familien sig i Torvegade 59. Den bestod da af Stephan Bertelsen, klejnsmed, 34 år (altså født 1800), hans hustru Petrine Grønberg, 32 år og deres datter på 2 år Stephanline Bertelsen. Den 24. februar 1834 ses Stephanline Petrine Bertelsen imidlertid død ifølge kirkebogen for Sct. Nicolai sogn.

## Sporet tabes

Ved folketællingen i 1840 var familien ikke registreret i Vejle.



Ferdinand Thorvald Bertelsen med en del affamilien omkring 1910, da han var 75 år.

Ingen af familiens medlemmer, dvs Ferdinand Thorvald eller hans forældre, var døde ifølge kirkebogen, men hvor befandt de sig? En mulighed var, at familien var taget tilbage til Stephans fødeby Fredericia.

Her finder vi i Norgesgade hans moder, Ane Steffensen på 78 år og enke, samt hendes søn smedemester F. Berthelsen, 35 år, med kone, søn, 4 år, smedesvend og

lærling. Smedemesteren var en yngre bror til Stephan, men der var ingen spor af denne og familie!!

Mens man nu om dage øger fattigdom ved at hæve den politisk fastsatte fattigdomsgrænse, så var

der i midten af 1800 tallet en udbredt reel fattigdom, og dengang gik det også ud over børnene, der tidligt blev involveret i familiens økonomi, hvis der i det hele taget var en familie.

"Foreningen" 1837-1985 Personer i den anden ende af den sociale skala var opmærksom på problemet. Dels fordi det var uheldigt for det enkelte barn, dels fordi et for stort antal utilpassede unge kunne blive et problem for samfundet.

Derfor blev "Foreningen af 1837 til forsømte Børns Frelse" stiftet på privat initiativ af fremtrædende københavnske borgere, blandt dem finansmand m.m. Jonas Collin (1776-1861), politiassessor A. Drewsen (1803-85) og professor H. C. Ørsted (1777-1851). Målgruppen var "Børn af Hovedstadens Almueklasse, som staae i Fare for at tabes af Samfundet".

Som udgangspunkt var det Foreningens tanke at sende københavnske børn til opdragelse i private hjem, fortrinsvis jyske landbohjem. Nogle af børnene kunne Foreningen af forskellige årsager ikke anbringe i private hjem. Det var børn: "...der allerede ere saa fordærvede, eller dog saa vanskelige at opdrage, at de ikke kunde ventes forbedrede ved blot at indlemmes i en skikkelig Familie paa Landet".

Især drenge i denne gruppe foretrak Foreningen at sende til Bøgildgård i Thorning sogn, hvor de kom under "omhyggeligere opsyn". - Det viste sig, at F. T. Bertelsen hørte til blandt disse.

## Tabu i familien

Blandt Ferdinand T. Bertelsens børnebørn var der viden om, at han havde opholdt sig på "opdragelsesanstalten Bøgildgård", men det var et tabubelagt emne. Der skulle ikke graves dybere i den sag — dengang.

Et besøg på Landsarkivet i Viborg for nogle år siden bragte nye oplysninger frem.

## Elev nr. 43 på "Bøgildgård" v/ Kjellerup

I Stambog for elever i perioden 1830-86, elevnumrene 1-551 fandt vi nr. 43: Ferdinand Thorvald Bertelsen fra "Foreningen af 1837", født 21.6.1835, optaget i "Instituttet" 25.9.1845.

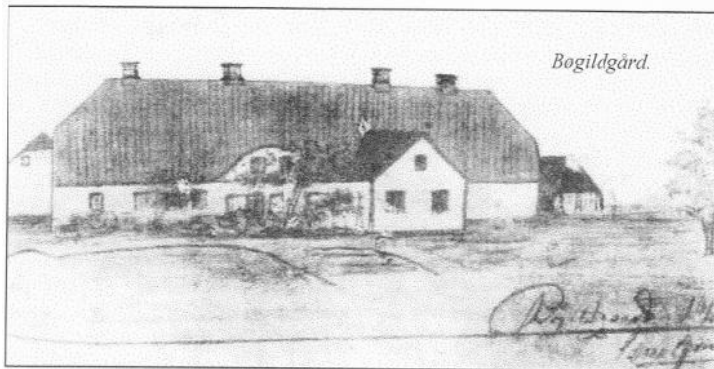
Man er meget diskret med oplysninger om hans familieforhold og tidligere opholdssted.

Faktisk er der ingen.

Af "Foreningens" formålsparagraf må det være tilladt at konkludere, at den 10-årige dreng kom fra københavnsområdet, men vi har intet konkret om ham og forældrene i perioden fra hans fødsel i 1835 i Vejle til han dukker op på Bøgildgård. Sporet af forældrene

forsvandt

helt.



1830 fik P.P. Schmidt 6000 Rd. til køb og ændring af Bøgildgård med 208 tdr. ld. til opdragelsesanstalt. Inden 1835 var der 80 fag hus klar til bolig og stalde. Målet var at give "eleverne" en chance ved deltagelse i gårdens daglige drift.

"Han var et forsømt og forvildet barn, men blev forbedret. Han tjente senere i Østegnen med godt vidnesbyrd. Senere er Sporet forsvundet".

Efterfølgende kan man dog notere: "Han er gift i Udkanten af Århus, men er desuden brystsyg. Han har egen Bopæl og er en agtet Mand"

### Konfirmeret og "ud at tjene"

Drengene opholdt sig normalt på Bøgildgård indtil de blev konfirmeret (i Thorning kirke).

En opgørelse viser, at drenge optaget i 1840 gennemsnitlig var på anstalten i 29,5 måneder. Optagelse fandt sted løbende over året, mens afgang skete pr. 1. maj (konfirmation i april).

Vor elev blev konfirmeret den

7. april 1850 med karaktererne "temmelig godt" for kundskaber og "god" for opførsel. Noteret i

kirkebogens afgangsliste pr. 1. maj med Aabo sogn (?) pr. Aarhus som bestemmelsessted. Hans ophold på Bøgildgård varede således ca 55 måneder.

Efter et par år i Åbo, tjente han på Ludvigsholm, Harlev Mølle, til han i 1859 var <sup>1</sup>/<sub>4</sub> åri Søllerød på Sjælland, hvorfra han kom tilbage til Ormslev sogn. Her stiftede han familie og boede til sin død for IOO år siden (1912).

Hvad, der fik ham til at søge til Sjælland, må stå hen i det uvisse. En gennemgang af folketællingen i 1855 fra Søllerød sogn viste en smedemester, men hverken han eller hans svende hed Bertelsen, og en pige, Caroline Grøndal på 21 år, født i sognet, pegede ikke direkte eller via faddere ved dåben i retning af familieskab. Ferdinand hørte næppe fra sine forældre efter ankomsten til BØgildgaard som 10-årig. Var de overhovedet orienteret om hans anbringelse? TV-programmet "Sporløs" kunne nok have hjulpet ham.

## Ormslevborger

I 1860 tjente han hos gdr. Jacob Christensen i Ormslev.

Den 24.9.1862 fik han skøde på matr. 38a. Ifølge realregistret var det et selvejerhus med hartkorn <sup>1</sup>/<sub>4</sub> album. Hæftelser, dvs tinglyst gæld, var 100 Rdl til R. Sørensen

d. 24.3.1860 og 100 Rdl. til skolelærer Julius Schjødt i Åbo den 24.6.1863. Den sidste gældspost var således stiftet af Ferdi-nand Bertelsen.

I 1884 fik han også skøde på matr no 38b, der 1860-1882 havde tilhørt ugifte Maren Laursen, der bl.a. havde tusindhandel (FT 1870) og manufakturhandel (FT 1880), og fra 1882 ejet af gdr.

Rasmus Madsen.

Den 23. nov. 1864 blev han viet til Maren Pedersen, født i Ormslev den 15. okt. 1838 af forældrene husmand Jens Pedersen og Maren Nielsdatter af Ormslev.

Kromand Rasmus Sørensen ejede i 1870 Krogården, matr. 12A

m.fl. Foruden ham, konen og 5 børn er der ansat en lagermand, og en logerende, Oskar Winkler på 21 år var registreret som købmand.

I et hus, sandsynligvis matr. 38 boede Maren Laursdatter, hvor hun drev sin "tusinghandel" (matr. 38b) og arbejdsmand Ferdinand Bertelsen (matr. 38a) med hustru og Maren på 5 år. En søn Steffen døde i 1869, kun få dage gammel.

Huset lå lige overfor Krogården på Ormslevvej. Måske gik Ferdinand kromanden til hænde, både på mark og i forretning. Han har sikkert også fulgt købmand Winklers arbejde.

Fra den kongelige residens i København meddeles den 24. august 1874, at "Forpagter af Ormslev Kro, P Christensen, må sammesteds og indtil videre, dog længst saalænge Forpagtningen vedvarer, drive Gjæstgiveri og de Reisende med fornødne Logementer samt Spise- og Drikkevarer til Nødtørftighed for en billig Betaling betjene paa VIIkaar: at der ikke ifølge denne Bevilling under sammes Forbrydelse og videre Straf for uberettiget Næringsbrug, skal være Gjæstgiveren tilladt at beværte andre end Reisende. At Gjæstgiveriet saalænge samme vedbliver, saavel som den dertil hørende Reisestald stedse skal holdes i en saadan Stand, som vor Indenrigsminister anser forsvarlig med Hensyn til de Reisendes Tarv, Egnens

Brug og Tidens Fordringen løvrigt hjemler denne Bevilling ikke Ret til noget Slags Vareudsalg ud af Huset, navnlig ej heller til Udsalg af Brændevin...

Næringsbeviset bortfalder, saafremt Næringsbrev (fra lokale Myndigheder) ikke løses inden 3 Mdr. fra D.D.

Under von Kongelige Segl.

Tobiesen Schou

NB! Kroen skulle ikke være et lokalt samlingssted for bærmen!

Den 3. marts 1879 døde Thora Bertelsen, datter af Ferdinand og Maren Bertelsen, 10 måneder gammel.

Ved folketællingen i 1880 drev Maren Laursen manufakturhandel. Ferdinand er stadig daglejer ved landbruget, og der er 3 hjemmeboende børn, Steffen (8 år), Grete (6 år) og Jens (5 år). Det ser ikke ud til, at der er gæstgiveri eller købmandshandel i Krogården. - Den 24. juni 1883 døde Maren Laursen, 80 år, ugift, "drivende handel i Ormslev".

I 1890 er Ferdinand Bertelsen 54 år og etableret som Høker. Arkivet er desværre ikke i besiddelse af hans bevilling og næringsbevis, der var en forudsætning for at drive handel. Sønnen Steffen Bertelsen, 18 år, er registreret hos familien som sømand. Den anden søn Jens er registreret på en gård som tjenestekarl, "under fattigvæsenet"!

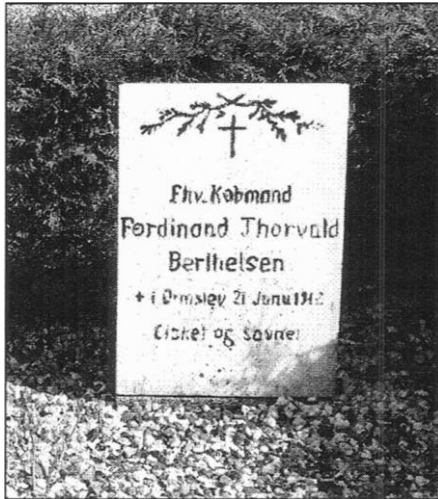
Ved FT 1901 var den fhv. Ormslev Kro noteret med matrikelnumrene 5f, 8c,d,e,g, h og 12g,h,i. Ejere var S.P.Madsen m.fl. Beboeren i 5fvar høker søren Rasmussen, og hans kone Marie var dameskrædderinde med flere ansatte.

Den 16. november 1897 blev vognmand Steffen Bertelsen og Marry Christine Laursen viet i Ormslev. Hendes far var kleinsmed Kristoffer Laursen. Han var veteran fra 1864, og hans fredede gravsten står ved indgangen til våbenhuset i Ormslev. Forlovere var smed Kristoffer Laursen og høker Ferdinand Thorvald Bertelsen. Der er ikke konstateret slægtskab mellem Kr. Laursen og tidligere nævnte Maren Laursen.

Ved FT 1901 (matr. 38a) driver F.T.Bertelsen stadig høkerhandel sammen med hustruen. Datteren Grete er husbestyrerinde og medhjælper i forretningen, mens Jens Bertelsen ernærer sig som skomager.

Den 15. sept. 1905 vies detailhandler Jens Bertelsen og Martha Kristensen fra Skibby, så man må formode, at Ferdinand har overladt høkerforretningen til Jens i denne forbindelse. Dette bekræftes ved tællingen i 1906 (matr. 38a), da Jens nu er købmand, Ferdinand er aftægtsmand, mens Martha og Maren er husmødre i nævnte rækkefølge.

I januar 1908 får Jens og Mar-



tha en søn, som delvis opkaldes efter farfaderen. Alt tegnede sig således lyst, men den 19. august 1911 døde Jens, kun 36 år gammel og allerede den 21. januar 1912 fulgte faderen efter, knap 77 år gammel.

Et liv i med- og modgang eller omvendt, men aldrig i ledighed, var slut.

Maren Bertelsen døde i 1925, men da var familiens ejendom på matr 38a overtaget af Amdi Amdisen, der fortsatte med at drive høkerhandel på adressen.

Bøgildgård anno 1929 Fra Vibybogen 2005, side 18 kan vi med tilladelse referere af relevans for FTB's ophold på Bøgildgård.

Peder Jensen, skoleinspektør ved Vlby skole 1953-70. Født i Vrold, men opvokset på en egen-Gravsten på Ormslev Kirkegård.

dom på "Knuden" (Edslev). Han tjente ved landbruget, blev kontrolassistent og endelig seminarist i 1929 fra Th. Lang i Silkeborg. - Det første embede herefter var et vikariat på

### Bøgildgård

Herom skriver han:

"Bøgildgård var en institution for mere eller mindre kriminelle unge mænd, og tonen kunne være ret barsk.

Jeg klarede det dog nogenlunde, men det kunne ellers godt være gået galt en gang, jeg var med en flok afde barske fyre på markarbejde. Vi blev uenige om et eller andet, og en af dem hidsede sig noget op, tog jakken af og udfordrede mig til en gang slagsmål. Han må nu alligevel have haft lidt respekt for mig, for før kampen tog han sit gebis ud, rakte det til en kammerat og bad ham tage vare på det.

Jeg klarede mig imidlertid ud af sagen med diplomatisk snilde og fortsatte uden at lide overlast på Bøgildgård til vikariatet udløb".

1 1970 købte Maren og Peder Jensen stuehuset til Testrupgård og boede der indtil 1982. Peder Jensens sidste bolig var Koltgården, hvor han døde i august 2005, 98 år gammel.

December 2012, Ole Friis Sørensen.