

Esbjerg Havn og fynske grundtvigianere

Af Johs. Bredmose Simonsen

Titlen på denne artikel kan lyde usædvanlig, men det følgende vil vise fynboernes indflydelse på vedtagelsen af Rigsdagens lovforslag i 1868 om etablering af en havn ved Esbjerg Kleve samt oprettelse af en vestjysk jernbaneforbindelse.

Begrundelsen for en havn på Jyllands Vestkyst Storbønder i Nordjylland havde ved egen opdræt og opkøb en stor eksport af stude, som travede ned gennem Jylland ad Hærvejen eller rettere Oksevejen til udskibningshavnene Altona/Hamborg, Tønning og Husum. Omkring 1840 fik de engelske industribyer et voksende behov for fødevarer. Det gav dansk landbrug mulighed for at eksportere især stude til gode priser. For at frigøre sig fra tyske mellemhandlere og undgå dyrenes store vægt- og værditab under vandringen ned gennem Jylland, ønskede jyske storeeksportører at få en udskibningshavn på Vestkysten. De nørrejyske stænderforsamlinger foreslog derfor i 1846, at der skulle anlægges en havn inden for Grådyb og samtidig etableres en jernbane til stedet.¹ Forslaget vakte en heftig diskussion, men førte ikke til noget resultat.

Ved krigen i 1864 mistede Danmark 2/5 del af sine indbyggere og 1/3 del af sit areal, herunder også Holsten med de vigtige udskibningshavne for eksporten af stude, som i mange år havde været landets største indtægtskilde ved udenrigshandel.

Til erstatning for disse havne blev det tidligere forslag om en havn på Vestkysten taget op igen. Allerede i 1865 forelagde indenrigsminister Tillisch Rigsdagen et udkast til lov om en jernbaneforbindelse fra Vamdrup til Strandby (Esbjerg) og anlæg af en havn samme sted, for fortsat at kunne eksportere og udskibe levende kreaturer fra Nordjylland til Holland og Storbritannien. Lovforslaget fik en krank skæbne, det blev nedstemt.²

Striden om valgmenighedsloven

Med vedtagelsen af juni-grundloven i 1848 var enevældens tid forbi, men kongen, storbønderne og kirken var stadig dominerende i styret af Danmark, selv om partiet Bondevennerne blev det største parti i den første rigsdag.³

Danmark var blevet udmarvet ved statsbankerotten i 1813, treårskrigen 1848-1851 og endelig den tabte krig i 1864, men forbavsede hurtigt rejste landet sig. Med nye initiativer kom der en opgangstid for især landbruget, som var landets vigtigste erhverv. Udnyttelsen af naturvidenskaben (Landbohøjskolen) gav større udbytte af især korn, som i tidsrummet 1830-1860 steg fra 11 til 14 millioner tønder, og værdien blev samtidig fordoblet. Sidst i 1860'erne udgjorde kornsalget 58% af landbrugets eksportindtægter, husdyrproduktionen 42% og værdien af smør og flæsk blev tredoblet.⁴ Med oprettelse af mejerier og slagterier blev eksportmulighederne yderligere stærkt

forøget, og mange bønder rejste sig i disse år fra at være almindelig almue til at blive en forholdsvis velhavende del af befolkningen. De blev mere selvbevidste og kunne sammen løse flere praktiske og sociale opgaver. Udover de bedre økonomiske forhold fik bønderne også en åndelig rejsning, som begyndte med »Den gudelige vækkelse«. Årsagen til denne var, at menigheden følte sig snydt i kirken, når eksempelvis en prædiken juledag handlede om staldfodring, og teksten om bespisningsunderet blev brugt til oplysning om kartoffelavlningens fortrin. Flere manglede åndelig føde, og nogle jævne folk begyndte derfor i slutningen af 1700-tallet at samles i private hjem, hvor de læste af bibelske skrifter og talte om åndelige ting. Ved disse sammenkomster fik de støtte af nogle mænd fra deres eget miljø, der rejste omkring i landet som lægprædikanter. Fra de kirkelige myndigheder var der et forbud mod at holde sådanne møder, uden at præsten var tilstede, men dette forbud blev ofte overtrådt. På Østfyn blev således en husmand anmeldt for ulovlig mødevirksomhed. Det førte til en retssag, der strakte sig over ni år og endte med en straf til ham på 30 dages tugthus samt en bøde. Siden strøg Højesteret dog fængelsstraffen og nedsatte bøden, men på dette tidspunkt var manden død.⁵

Denne åndelige rejsning kunne ikke holdes nede, men blev udbredt over det meste af landet og fik i mange år stor betydning for både kirke og menighed. Især på Østfyn fik dette åndelige opbrud stor tilslutning. Med Christen Kolds skoletanker og siden gennem de grundtvigske højskoler blev bevægelsen en vigtig faktor for frie bønders tilværelse. De kirkelige forhold optog dem meget, og det medførte, at der blandt folk, og også på tinge, opstod en voldsom diskussion om forholdet mellem kirke og stat, hvor de grundtvigske ville have båndene

til staten løsnet og herved gøre statskirken til en folkekirke. Begyndelsen blev gjort i 1855 med vedtagelsen af en frihedslov om sognebåndsløsning, hvor enhver kunne løse sig fra sin sognepræst og overføre sine kirkelige handlinger til en anden præst. Året efter foreslog kultusministeren en lov om dannelse af frivillige menighedsråd som et første skridt til at opbygge en forfatning nedefra, men det blev forkastet.

I 1858 dannedes inden for Rigsdagens bondevenner et grundtvigs-politisk parti, Venstregrundtvigianer. Partiet blev oprettet som modvægt mod de kongevalgte godsejere, men hovedsagelig for at få gennemført nogle frihedslove.⁶ Grundtvigske og politiske venner stillede et forslag om en fri menighedslov, der – når mindst tyve familier ønskede det – tillod dem at danne en fri menighed inden for folkekirkens rammer under tilsyn af provst og biskop, men med større selvstændighed end sognemenigheden, bl.a. ved at have egne vedtægter, selvstændig økonomi og frihed til selv at ansætte sin præst.

Årsagen til forslaget var, at præsten Vilhelm Birkedal, der også tilhørte Rigsdagens Venstregrundtvigianere, blev afskediget og mistede sit embede som præst ved Ryslinge Kirke. I 1865 havde Birkedal ved en gudstjeneste i bedt om »Gud ville give kongen et dansk hjerte, om det var muligt«.⁷ Baggrunden for denne bøn var, at Chr. IX blev opfattet som tysker og for at stå fremmed over for folket. Hans politiske forestilling hørte hjemme i enevældens tid, og han forstod ikke, hvad der var sket i Danmark i de seneste år. Desuden oplevede landet i skyggen af krigene en national rejsning med en udpræget anti-tysk holdning af uset omfang.

Året efter, i 1865, holdt Birkedal en tale i Rigsdagen, hvor han opfordrede kongen at stå i spidsen for den danske hær – eller abdicere til fordel for den svensk-norske kong Karl XV.

Birkedals hårde modstand mod kongemagten fik alvorlige følger. En søndag i 1865, hvor Birkedal var i København, måtte kapellanen efter gudstjenesten meddele menigheden, at dens præst var afskediget, uden at kunne begrunde hvad der havde fået regeringen til at fare så hårdt frem mod præst og menighed. Birkedals venner i Ryslinge (og hans store kreds af sognebåndsløbere) var oprørte og nægtede at give afkald deres præst. Både Birkedal og vennerne mente, at han ikke blot var præsteviet i folkekirken, men i den hellige almindelig menighed. Derfor kunne staten vel nok tage sognekaldet fra ham, men ikke røre hans ordination. Der blev sendt flere bønsskrivelser til kongen om at genindsætte Birkedal i embedet. Svarene var negative.

Det fik Ryslingefolkene til at sende en deputation til København for at få foretræde for kongen, men de kom kun til at tale med kabinetssekretæren, der meddelte, at beslutningen om Birkedals afsked som sognepræst stod fast og ikke kunne ændres.

For at give et billede af den tids forhold til kongemagten gengives her brevet til kongen:

»Allernådigste Konge! Vi undertegnede, som har løst sognebånd og sluttet os til pastor Birkedals Menighed i Ryslinge henvender os allerunderdanigst til Deres Majestæt med bøn om, at pastor Birkedal, Ridder af Dannebrog, fremdeles må blive i sit hidtil havde embede. Allerunderdanigst«. Underskrevet af 108 familiefædre ud af sognets 120.⁸

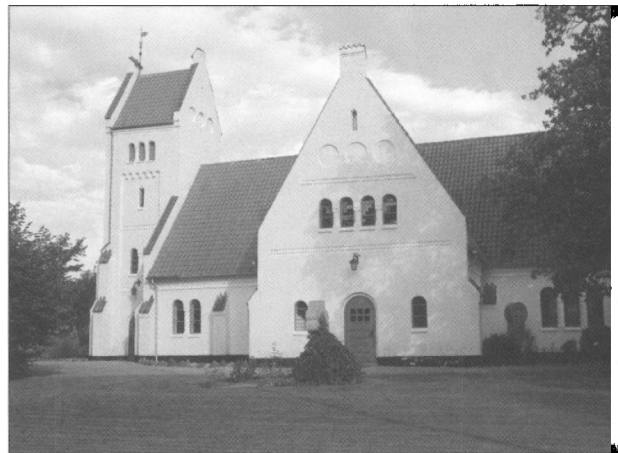
Afskedigelsen af Birkedal ville en del af menigheden og Birkedal ikke godtage. De besluttede at oprette en fri menighed inden for den danske kirkes rammer. Det var imod lovgivningen og udløste en voldsom protest både i og uden for kirken og føltes af mange som et overgreb.

Birkedals menighed fik forbud mod at bruge sognekirken. I stedet holdt de deres

gudstjenester i en kornlade. Det var utilfredsstillende, og ret hurtigt blev det besluttet at bygge en kirke. Kirkebyggeriet betalte de af egne midler, og det meste af arbejdet blev udført af menighedens medlemmer. I et af fem felter på prædikestolen skar en lokal snedker senere et relief forestillende en bonde med sine røde malkekøer.⁹ Det symboliserede, at indtægterne fra køerne gav mulighed for at kunne opføre den relative store kirke samt præstegård. Fra store dele af landet strømmede det ind med gaver i form af penge og brugsting til kirken. Bl.a. forærede Grundtvig kirken et dåbsfad af drevet kobber. Kirken, der kostede 6.000 rigsdaler, blev indviet i 1866 og fik navnet Nazarethkirken.¹⁰

For og imod bygningen af Esbjerg Havn

Et andet spørgsmål af en helt anden dimension på samme tid var et forslag om anlæg af en havn ved Esbjerg samt en jernbane til stedet, som daværende indenrigsminister Estrup forelagde Rigsdagen i 1868. Et forslag der året før var blevet forkastet. Ved 1. behandling i tinget



Ryslinge Valgmenighedskirke. Fra valgmenighedens arkiv.

blev forslaget mødt med stor modstand fra især købstædernes og Københavns repræsentanter, der i deres indlæg udtrykte meget lidt forståelse for den betydning, havnen kunne få og også afslørede deres uvidenhed om vestjyske forhold.

Lettere omskrevet citeres her nogle medlemmers indlæg under debatten. Et medlem sagde bl.a.: »Det er ikke mig bekendt, hvad ministeren havde tænkt sig at ville udrette med denne havn – jeg ved ikke, om tanken er, at der her skal skabes en livlig handel, og der skal ske en eksport, navnlig pr. dampskib til England og Vestlandene. Dersom det alene er meningen med dette forlangende på 600.000 rigsdaler, at der for de varer og kreaturer som findes i disse egne kan finde udskibning sted, da frygter jeg for, at det er for store anstrengelser for at nå et mindre mål«. Et andet medlem mente, at man gjorde sig illusioner om den store handelsudvikling, der vil finde sted ved anlæg af en havn på Vestkysten, for desværre egner forholdene sig ikke dertil. En tredje udtalte sig nedladende om forholdene i det vestlige Jylland. Han havde ingen særlig tro på, at der findes nogen trafik af betydning og forlangte en undersøgelse af, »hvor mange vejfarende der er af dyr og mennesker på landvejen i Vestjylland«. Der var også et medlem, som havde den opfattelse, at skulle Vestjylland have en jernbane, måtte det være for studenes skyld, og man kunne nøjes med en hestebane, hvor vognene bliver trukket af heste – om studene kom til Esbjerg nogle timer før eller senere kunne være lige meget. Det fik et andet medlem ironisk til at forslå en studebane, hvor studene kunne stå af og trække hinanden. Andre af tingets medlemmer så med velvilje på forslaget, og der kom flere positive indlæg i debatten, hvor et medlem bl.a. sagde: »et hvert alvorligt forsøg på at skaffe en udskibningshavn på Jyllands Vestkyst vil jeg

hilsne med glæde og håb«. Nogle ville anbefale forslaget med den begrundelse, at der ved havnebyggeriet kunne fremkomme noget nyttigt og godt, »når man bare ikke stiller sine forventninger og fordringer for højt«. I debatten gav et medlem forslaget sin støtte, idet han kunne se, hvilken betydning det ville få for landet, at der blev åbnet denne nye og vigtige handelsvej til verdensmarkedet, og ethvert alvorlig forsøg på at skaffe en udskibningshavn til stedet på Jyllands Vestkyst ville han anbefale.

Indenrigsminister Estrup var naturligvis en stærk fortaler for sit forslag om havnebyggeriet og jernbanen. Han erklærede sig overbevist om, at havnen ubetinget ville blive til stor nytte, og efter hans mening kom det ikke an på, hvor meget anlægget af havn og bane ville koste – det der betød noget, var de indtægter, havnen ville indbringe i fremtiden.¹¹

Vanskelighederne ved at få vedtaget de to forslag var meget store, men regeringens chef, grev Frijs, løste problemerne ved, under store protester, at gå ind for lovforslaget om frie valgmenigheder. Det gjorde han for at få støtte fra Venstre-grundtvigianerne og derved skaffe regeringen en bredere politisk opbakning. For Frijs var det af stor betydning at få vedtaget finansloven, så derfor gjorde han valgmenighedsloven til et kabinetspørgsmål, hvor regeringens fald ville få alvorlige følger for den finanslov, der bl.a. indeholdt forslaget om anlæggelsen af Esbjerg Havn samt jernbanen Lunderskov-Varde.

Resultatet af den langvarige debat endte med, at finansloven ved 3. behandling i Rigsdagen blev vedtaget med 71 stemmer for og 12 imod. I Landstinget fik finansloven også tilslutning med stemmerne 41 mod tre.¹² Efter vedtagelsen af finansloven stadfæstede Chr. IX den 24. april 1868 lovforslaget om bygning af en havn ved Esbjerg Kleve samt en jernbane til stedet.



Esbjerg Havn i 1924. En eksportbåd lastes med smørdriller til England. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 15657.

De grundtvigske var naturligvis tilfredse med, at valgmenighedsloven blev vedtaget. Ryslinge Valgmenighed blev nu anerkendt som hørende til den danske kirke, og afskedigelsen af Birkedal blev ophævet. I dag er der inden for folkekirken omkring 40 valgmenigheder, og Ryslinge Valgmenighed er stadig et meget aktivt kirkesamfund.

Esbjerg Havn blev en stor succes

Efter vedtagelsen af loven om bygning af Esbjerg Havn samt jernbanen blev arbejdet sat i gang, og i 1874 kunne havnen indvies. Grund-

laget for den nye havn var eksporten af levende dyr, hvor der i årene 1875-1885 blev udskibet 211.821 stk. hornkvæg, 265.263 får foruden andre dyr samt diverse landbrugsprodukter til en værdi af 87 millioner kr. I samme tidsrum udgjorde landets samlede eksport cirka 100 millioner.¹³ Havnen blev bygget til eksport af levende kreaturer, men i løbet af få år ændrede eksporten karakter. Det var dansk landbrugs omstilling til animalsk produktion med eksport af forædlede landbrugsvarer, der skabte et nyt grundlag for havnens fremgang og sikrede dens endelige succes.

Landets infrastruktur blev i disse år væsentlig forbedret med anlæggelse af jernbaneforbindelser mellem landsdelene, og ved overgangen fra sejl til damp fik skibsfarten en renæssance, som blev forstærket, da finansmanden

C. F. Tietgen i 1868 fik samlet nogle mindre rederier i Det Forenede Dampskibs-Selskab, DFDS, der i løbet af 30 år udvidede flåden fra 17 til 112 dampskibe. Selskabet kom til at stå for så godt som hele Danmarks indenlandske rutefart, og gjorde Danmark til centrum for trafikken på Østersøen og Vesterhavet. Det fik endvidere stor betydning for landets udenrigshandel, der var i vældig vækst. Fra 1848-1868 blev smøreksporten tredoblet, og omkring 1870 var kongerigetets handel med udlandet lige så stor, som den havde været år før.¹⁴ Tietgen gjorde en stor indsats for at få loven om bygning af Esbjerg Havn igennem. Han kunne se de store muligheder, der var i en havn på Jyllands vestkyst, både for landet og for DFDS, som helt op til vor tid kom til at dominere trafikken over Nordsøen med landbrugsprodukter, gods og passagerer til og fra Esbjerg.

Det tidlige Esbjerg og Indre Mission

Stedet, hvor den ny havn skulle bygges, var i 1868 et ret øde område med et par gårde og en snes mennesker. Da loven om havnebyggeriet samt jernbanen var vedtaget, strømmede et stort antal arbejderne til egnen og med dem nogle tilflyttere, som lagde grunden til et nyt bysamfund. I 1870 boede der 470 mennesker på stedet, og dette tal steg i løbet af ti år til 1.600, i 1890 havde Esbjerg 4.111 indbyggere og var hermed lige så stor som Ribe og Varde. Tilgangen fortsatte, og en folketælling i 1901 viste, at byen havde over 13.000 indbyggere. Denne tilvækst skabte et behov for nye boliger. Det fik mange håndværkere til at søge lykken i det nye Esbjerg. Sammen med dem kom der



Skolegade omkring 1900 med Missionshuset Bethania til venstre i billedet. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 26453.

nogle småhandlende som forsynede befolkningen med dagligvarer.¹⁵ De mange tilflyttere, der kom til Esbjerg efter 1870 for at skabe sig en fremtid i den nye by, har sikkert følt sig ensomme, især de der først fik deres familier hertil efter have fået fast arbejde og fundet en bolig.

For mange har der været et behov for et socialt samvær af en eller anden art – ud over værts-husene. Nogle manglede et kristent fællesskab. På det område var Indre Mission de første, der bød sig til. I 1874 kom et par af Indre Missions udsendinge til byen. Det resulterede i, at nogle fra missionen lejede et snedkerværksted, hvor de kunne samles til møder med sang og bøn. Der kom hurtigt flere til, og i løbet af få år voksede Indre Mission sig stærk i Esbjerg.

Mødelokalet i snedkerværkstedet blev for lille, og der opstod et ønske om at bygge et missionshus. I 1879 udsendtes en »Indbydelse til tegning af bidrag til et kristeligt forsamlingshus opførelse i Esbjerg«. I opråbet blev der henvist til, at Jerne Kirke lå langt borte fra Esbjerg by. Indsamlingen indbragte 1.500 kr. Foruden kontante beløb blev der tilbudt »en dags arbejde«, »to dages arbejde« samt gratis kørsel af



Vor Frelzers Kirke som den så ud i 1890, ensomt beliggende nord for byen. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 33271.

materialer. Vilhelm Beck anbefalede indsamlingen med begrundelsen: »De hellige i Esbjerg er kun en lille flok, de har ikke sparet sig selv for at få dette hus bygget, men de er for størstedelen fattige«. Målet for indsamlingen var 4.000 kr. men blev ikke nået. Alligevel satte man byggeriet i gang. Der blev købt en grund for 200 kr. og rejst en bygning, som kunne rumme 500 mennesker, ret optimistisk, for byen havde endnu kun 1.500 indbyggere. I 1884 blev missionshuset, som fik navnet Bethania, indviet af Vilhelm Beck.¹⁶

I 1887 fik Esbjerg sin første nye kirke, Vor Frelzers Kirke, med plads til 400 mennesker. Samme år arrangerede Indre Mission et to-

dages stævne i Esbjerg. Til stævnet kom der 1.500 mennesker med den nye jernbane og 1.000 fra oplandet. De mange gæster blev indkvarteret helt op til Varde samt på Fanø hvor 600 overnattede, og endvidere blev missionshuset brugt som sovesal. Ingen af byens to kirker eller missionshuset kunne rumme de mange mennesker, men DFDS lånte mødet en stor kreaturstald, som havde plads til flere tusinde mennesker. Stalden blev pyntet med flag og blomster, og der blev opstillet bænke og en talerstol.

Sidst i 1890'erne fik Indre Mission i Esbjerg en stor tilgang af fiskere fra især fra Holmslands Klit. Disse fiskere havde hidtil fristet en hård tilværelse ved at fiske fra den åbne kyst og

var ofte udsat for ulykker med tab af menneskeliv. Ulykkerne gav en god baggrund for Indre Missions forkyndelse, og der kom en religiøs vækkelse langs Vestkysten. De mange fiskere flyttede til Esbjerg for at forbedre deres levevilkår. Her fik de en sikker havn for større, søgående fiskefartøjer samt gode muligheder for fiskeeksporten.

I 1890 blev byens første indremissionær ansat og den nuværende missionærbolig bygget. Missionshuset blev for lille. Derfor opførtes i 1894 en to-etages bygning ved østre gavl af det gamle missionshus. Dette missionshus var heller ikke stort nok, og i 1906 blev der i forbindelse med det bestående missionshus bygget et nyt stort Bethania. Det kunne rumme omkring 1.000 mennesker og var ét af landets største, men ved såkaldte missionsuger, hvor der hver aften i en uge blev afholdt møder, måtte man tage både missionshuset og den nærliggende Vor Frelsers Kirke i brug. Børnene blev heller ikke glemt. I 1895 havde Esbjerg landets største søndagsskole med omkring 1.000 børn. I Esbjerg var Indre Mission domi-



Skolegade omkring 1920. Til venstre ses Højskolehjemmets facade. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 25215

nerende og vedblev at være det i mange år. Det gjaldt ikke kun inden for det åndelige, men også i andre sammenhænge af byens liv, herunder social forsyning, skolevæsenet og byråd.

Der var i alt dette ikke rigtig plads for den grundtvigske bevægelse. Det illustreres af en udtalelse, som en grundtvigsk taler kom med, da han skulle holde foredrag i byen sidst i 1880'erne. Han sagde ifølge Kristeligt Dagblad d. 23 september 1952: »Hvis man skulle bo i Esbjerg, var der ikke andet at gøre end slutte sig til Indre Mission, for det var det eneste sted, der kunne være håb om at finde åndeligt liv«.

Der voksede alligevel en lille, men ret livskraftig grundtvigsk kreds frem, som i 1892 kunne bygge Højskolehjemmet, der foruden at være et pænt hotel også var stedet, hvor de grundtvigske kunne samles til møder og foredrag.¹⁷ Den grundtvigske kreds fik med årene en større tilslutning, og i 1934 blev Højskolehjemmet erstattet af en større nybygning, kaldet Grundtvigs Hus, der foruden mødelokaler også havde værelser til udlejning samt et pensionat.¹⁸



I 1906 blev Missionshuset Bethania udvidet med denne flotte bygning, tegnet arkitekt C. Clausen. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 17137.



I 1895 havde Esbjerg landet største søndagsskole med over 1.000 børn. Billedet er fra 1914. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 23148.

Efterskrift

Med valgmenighedsloven som løftestang fik regeringen i 1868 den finanslov vedtaget, der indeholdt beslutningen om at anlægge Esbjerg Havn. Ifølge P. G. Lindhardt ligger der her noget symbolsk i, at Esbjerg Havn indgik i valgmenighedsforliget, for intet har mere bidraget til grundtvigianismens vækst som bred bondebevægelse end netop landbrugseksporten.¹⁹ Gevinsten for den grundtvigske bevægelse, hvis baggrund hovedsagligt bestod af velbjærgede bønder, lå i udskibningen af deres landbrugsprodukter over Esbjerg Havn til især England.

Til gengæld ligger der noget paradoksalt i, at den ene af de to store bevægelser inden for

kirken, den grundtvigske, ved hjælp af loven om valgmenighederne utilsigtet skaffede den anden modpol, Indre Mission, et åndeligt kraftcenter i Esbjerg, som med sine mange tilhængere af småhandlere, håndværkere og fiskere var medvirkende til, at missionen kom til at stå stærkt i det vestjyske.

Som det fremgår af ovennævnte, blev der i Rigsdagen indgået en studehandel, hvor nogle kirkelige problemer fik indirekte indflydelse på loven om Esbjerg Havn. Selv de mest fremsynede kunne ikke have forestillet sig, at der med denne beslutning blev skabt en storhavn og en by, som i dag har over 82.000 indbyggere.

Noter:

1. Frederiksen, Søren. Hjuldamper og havnebro. Esbjerg 1988. p.12.
2. Esbjerg 1968-1943. Esbjerg 1968. v. Knud Rée. p. 11.
3. Danmarks Historie 1830-1870 bind 11. København. 1964. p. 317.
4. *ibid.* p. 359
5. Lausten, Martin Schwartz. Danmarks kirkehistorie. København 1987. p. 214.
6. Lindhardt, P. G. Vækkelser og kirkelige retninger. Århus 1978. p. 82.
7. Koch, Hal. Danmarks kirke gennem tiderne. København 1960. p. 166.
8. Ryslinge Valgmenigheds første dage. Ved Poul Hansen i Årsskrift for Svendborg amts historiske Samfund 1913.
9. Mørch, Søren. 25 statsministre. København 2004. Ifølge Mørch blev de røde danske malkekvæg fremavlet på Fyn og anerkendt som race i 1878 og siden ophøjet til at være. Den Nationale Ko.
10. Ryslinge Valgmenigheds første dage. Ved Poul Hansen i Årsskrift for Svendborg amts historiske Samfund 1913.

11. Esbjerg 1868-1943. Esbjerg 1968 v. Knud Rée. p. 11.
12. *ibid.* p. 14.
13. Simonsen, Johs. Bredmose. Havn og skibe, Esbjerg 1868-2000. 2001. p. 53.
14. Danmarks Historie 1830-1870 bind 11. København 1964 p. 524.
15. Bruhn, Verner. Kirkeliv i Esbjerg, Vor Frelsers Kirke i 100 år. 1987. p. 9.
16. *ibid.* p. 72.
17. Nedergaard, Paul. En dansk Præste og Sognehistorie 1849-1949 IX. Ribe Stift. Hefte 4. København 1967. p. 306.
18. Bruhn, Verner. Kirkeliv i Esbjerg, Vor Frelsers Kirke i 100 år. 1987. p. 134.
19. Lindhardt, P. G. Vækkelser og kirkelige retninger. Århus 1978. p. 104.

Johs. Bredmose Simonsen, Rensdyrvej 6, 6715 Esbjerg N. Tlf. 7512 3490. e-mail johs.bs@esenet.dk



Stort fremmøde i Missionshuset Bethania, formodentlig fra indvielsen af det nye missionshus i 1906. Esbjerg Byhistoriske Arkiv B 17 640