

Isenkræmmeren fra Tistrup

Af Marianne Sørensen

Hver gang man går en tur på Vardemuseernes magasin, kommer man forbi en "væg" bestående af 43 paller med genstande stablet fra gulv til loft. Pallerne indeholder varelageret fra en isenkramforretning. Langs denne "væg" står reoler, diske og skuffer, alt sammen fra samme isenkramforretning. Drøgemøller-samlingen, som den bliver kaldt i daglig tale internt på Vardemuseerne, er en komplet hjemtagelse af Axel Drøgemøllers isenkramforretning fra Tistrup Stationsby. Når der hjemtages og bevares så stor en mængde genstande, sker det ud fra en faglig vurdering af, hvilken fortælling samlingens helhed skal repræsentere. Hvad er det for en tidsperiode og samfundsudvikling, samlingen skal bidrage til at dokumentere, illustrere og analysere? Med andre ord, hvilken fortælling, skal samlingen bidrage til?

Men først kort om Axel Drøgemøller. I 1922 købte han en eksisterende isenkramforretning med varelager i Tistrup, og knap et år senere modtog han næringsbevis som købmand på ejendommen matr. 1o, Storegade 6 i Tistrup. Fra denne adresse drev han forretning i 50 år. Axel Drøgemøller var en lokalengageret mand, og fra 1927 til juni 1975, to måneder før han døde, udgav han Tistrup Avis. Avisen havde mange abonnenter i Tistrup Sogn. Tistrup Avis havde ganske få år efter første udgivelse over 100 husstande som abonnenter. I maj måned 1973, i en alder af 77 år, lukkede Drøgemøller sin forretning fra den ene dag til den anden. Han meddelte sin hustru og datter, at nu ville han nyde sin alderdom – to år senere døde han. Herefter stod hans forretning aflåst og urørt hen, indtil Ølgod Kommune købte ejendommen i 1994 af Axels datter, Lis Drøgemøller. Bygningen var i dårlig stand,



Varelageret fra Tistrup Isenkramforretning stablet på paller på magasinet.

og kommunen ønskede at rive den ned. Lis fik sin fars varelager vurderet af forskellige opkøbere, men ud fra et ønske om at holde det samlet, som da hendes far havde forretningen, blev Ølgod Museum kontaktet. Med midler fra Statens Museumsnævn (i dag Slots- og Kulturstyrelsen) og Ølgod Kommune købte Ølgod Museum den komplette forretnings indhold.

Tistrup stationsbyen og detailhandelen

For at forstå den museumsfaglige relevans af den store mænge af genstande, Drøgemøller-samlingen indeholder, skal man kigge nærmere på, hvilke fortællinger den repræsenterer. Det er nemt at se, at Drøgemøller-samlingen

bidrager til den lokalhistoriske fortælling om Tistrup som stations- og handelsby. Men ved at kigge med et bredere perspektiv og på de lange linjer kan der måske argumenteres for, at Drøgemøller-samlingens lokalhistoriske fortælling bidrager til en nationalhistorisk fortælling om stations- og handelsbyer. Det argument vil jeg gerne afprøve i det efterfølgende.

Tistrups udvikling som stationsby sker med de karakteristiske træk, der er kendt for de danske stationsbyer, der opstod i sidste halvdel af 1800-tallet. Lene Elmegaard Bladt, der er cand.mag. i historie og forfatter, beskriver det som en udvikling i et fast mønster.¹ Dette ses ved, at der i de fleste stationsbyer opstod en bestemt type bygninger og bestemte funktioner i forbindelse med stationsbygningen. Byer

*Tistrup Station i 1890'erne.
Foto: Tistrup-Hodde
Lokalhistoriske Arkiv.*



opstod i et bestemt mønster, hvor det første erhverv ofte var kroen, efterfulgt af en købmand. Begge lå som regel helt tæt på den nye station. Herefter byggede håndværkere og handlende forholdsvis hurtigt værksteder og butikker langs det, der med tiden blev stationsbyens nye hovedgade. Disse karakteristiske træk ses i Tistrup Stationsby ved, at Tistrup Stationskro åbnede allerede i 1876, året efter stationen. Lige overfor stationen, på hjørnet af Jernbanegade og Storegade, åbnede byens første købmand. Storegade udviklede sig efterhånden til byens nye hovedgade med flere forskellige handlende og håndværkere, heriblandt den isenkramforretning Axel Drøgemøller overtog i 1922. Denne udvikling fortsatte, og gennemgår man folketællingerne frem til 1911, ses det, at Tistrup på 35 år udviklede sig til en pulserende stationsby med, hvad byhistorikeren Søren Bitsch Christensen kalder "en tilvækst af byfunktioner".² Med begrebet "byfunktioner" henvises til de erhverv, håndværkerne og de handlende på stationsbyens nye hovedgade bidrog med til byen.

Lad os for en kort stund dykke ned i tilvæksten af de byfunktioner, der var i Tistrup Stationsby. Det kan gøres ved at sammenligne folketællingerne, hvor erhverv er anført. I perioden 1870-1880 ses en stigning på 16 nye erhverv eller stillinger i Tistrup Sogn. Det er bl.a. bager, bødker, skomager og naturligvis et par jernbanerelaterede stillinger. Folketællingerne fra 1890 viser, at der bl.a. er kommet blikkenslager, landpost, mejerist og rokkedrejler til sognet. Folketællingerne fra 1901 viser en tilgang af bl.a. boghandler, cementvarefabrikant, dyrlæge, læge, murer, sadelmager og slagter. Folketællingerne fra 1911 viser, at sognet bl.a. havde fået barber, cykelreparatør, elektriker, møbelsnedker og rebslager. Altså en by i udvikling med en jævn tilstrømning af nye byfunktioner.

Samlet set viser folketællingerne i perioden 1870-1911 en stigning på 84 nye erhverv i Tistrup sogn. Denne udvikling fortsatte frem mod midten af 1900-tallet, hvor et kig i Trap Danmark for Ribe Amt fra 1928 og 1965 giver et billede af en stationsby i fortsat vækst, og med en fortsat

tilvækst af byfunktioner. Dette viser, at Tistrup Stationsbys udvikling er et eksempel på en af de afledte effekter af den urbanisering, der skete fra midten af 1800-tallet og frem. Folk flyttede til byen og der opstod behov for flere og nye byfunktioner. Samtidig afspejler Tistrup Stationsbys udvikling også det postulat, at

bysystemet med fordel kan ses i sammenhæng med transportsystemet. Jernbanen var [...] medvirkende til den decentrale byvækst – ofte i samspil med vejene [...] Med ruten og køreplanen lagt fast på forhånd kunne jernbanen ofte ikke honorere det moderne menneskes krav om, og behov for, fleksibel transport. Mange steder blev jernbanens direkte betydning for byudviklingen derfor forholdsvis kort.³

Privatbilismen kom til at ændre lokalbefolkningens afhængighed af jernbanen på samme måde som lastbiler havde påvirket erhverv og industriens afhængighed af jernbanen allerede fra mellemkrigsårene, og rutebilen havde øge lokalbefolkningens mobilitet i samme periode. Privatbilismens indtog i Danmark tog for alvor fart fra 1960'erne og frem. Der var en økonomisk vækst med højkonjunktur og reallønssstigninger, og flere familier fik dobbeltindkomst. Danskerne fik råd til et højere forbrug, og det blev standard med ting som køleskab, elektrisk komfur, vaskemaskine, fjernsyn og bil.⁴ Med de ændringer, der skete i transport- og forbrugsmønstret, var der ikke længere den samme efterspørgsel på de byfunktioner, som de mindre handelsdrivende og håndværkere bidrog med i stationsbyerne.

Samtidig opstod der i efterkrigsårene et nyt fænomen indenfor detailhandel, som også kom til at påvirke de handelsdrivende i Tistrup. Det nye fænomen, selvbetjeningsbutikker, kom sammen med Marshallhjælpen fra USA. Det skete på bekostning af den traditionelle diskhandel, hvor købmanden fandt varerne frem til kunden. De nye butikker var mere effektive at handle i, til gengæld forsvandt den personlige kontakt med købmanden.

De ovenstående faktorer var medvirkende til, at flere og flere af de gængse byfunktioner fra Tistrup Stationsby forsvandt fra slutningen af 1960'erne og op gennem

Dokumentationsfoto taget
af Ølgod Museum kort før
forretningen pakkes ned i 1994.



1970'erne, heriblandt Drøgemøller Isenkramforretning. Der stod ikke en køber klar til at overtage forretningen efter Axel Drøgemøller, og han måtte lukke den uden et videresalg.

Lokal- og nationalhistorie

Axel Drøgemøller overtog isenkramforretningen i 1922, i en periode hvor der stadig var fremgang og vækst inden for diskhandel i de danske stationsbyer. Men hen mod slutningen af hans arbejdsliv var der nedgang og svære tider for de mindre butikker i stationsbyerne. Det betyder, at Drøgemøller-samlingen repræsenterer fortællingen om Tistrup som stations- og handelsby i perioden 1922 til 1973. En periode hvor Danmarks befolknings mobilitet blev mere fokuseret på vejene end på jernbanen, og en periode med først fremgang og siden afvikling inden for diskhandel i hele Danmark. Fortællingen om Tistrup Stationsby er dermed et eksempel på, at lokalhistorien bidrager til nationalhistorien. Eller som Jørgen Dieckmann Rasmussen formulerer det. Han skriver: "at man ingen nationalhistorie har, før man har en lokalhistorie"⁵ Den påstand kommer Rasmussen, der er cand.mag. i historie og leder af Esbjerg Byhistoriske arkiv, med i artiklen *Fortidens fremtid*, hvor han argumenterer for, at lokal- og nationalhistorien er i et gensidigt sammenspil.⁶ Knud Prange, der var mag.art. og leder af Lokalhistorisk afdeling ved Københavns Universitet, er enig med Rasmussen. Han fremhæver, at forskning i lokalhistorie har stor betydning for forskning i nationalhistorie. Han påstår bl.a., at lokalhistorisk forskning kan påvise, at udvikling sker forskelligt efter lokalitet, samt at der er økonomiske og sociale forskelle fra egn til egn i Danmark – en nuancering, der vil gå tabt, hvis der kun gøres brug af landsgennemsnit i den nationale historieforskning.⁷ Ud fra disse standpunkter bidrager Drøgemøller-samlingen som et eksempel på en lokal udvikling, samtidig med at den er med til at illustrere en større nationalfortælling om en generel samfundsudvikling i Danmark.



Axel Drøgemøller ved sit skrivebord. Foto: Tistrup-Hodde Lokalhistoriske Arkiv.

Unik i sin helhed

Rigtig mange museer i Danmark har i deres samling en hjemtagelse fra en butik, en håndværkers værksted eller en mindestue over en markant lokal personlighed. Ofte kaldes disse for "samlinger i samlingen", da hjemtagelsen er så omfattende, at det er en samling i sig selv. En sådan "samling i samlingen" indeholder ofte flere hundrede genstande. Drøgemøller-samlingen indeholder tæt på 20.000. Der er ovenfor argumenteret for, at Drøgemøller-samlingen indgår i både en lokal og en nationalhistorisk kontekst. Men når Drøgemøller-samlingen indeholder så mange genstande, skal der også argumenteres fagligt for en relevans for Vardemuseernes forskning og formidling,



Lis Drøgemøllers lille butik, Lis' is og pølsebod, med hendes fars nedlukkede forretning i lokalerne ved siden af. Foto: Tistrup-Hodde Lokalhistoriske Arkiv.

kort sagt: vil samlingen blive brugt? Museerne i Danmark hjemtager større samlinger ud fra den antagelse, at de er unikke i deres helhed. Det betyder også, at der ofte findes genstande i en samling i samlingen, der langt fra kan klassificeres som unikke, hvis de står alene. Men i en samlet hjemtagning bliver de sat i en kontekst, der i sin helhed, er unik. Det var også et af de bærende argumenter, da Ølgod Museum i 1994 ansøgte Statens Museumsnævn om midler til at hjemtage Drøgemøller Isenkramforretning fra Tistrup Stationsby. Daværende museumsleder Søren Manøe skrev: "Når museet stærkt ønsker at erhverve denne butik, skyldes det bl.a. alder og helhed, der her kan dokumenteres og sikres".⁸

Men er Drøgemøller-samlingen unik i sin helhed, og har den forsknings- og formidlingspotentiale? Ved at kontakte andre museer, der formidler større samlinger fra isenkrammere, er det ikke lykkedes at finde noget andet museum, der har hjemtaget en komplet isenkramforretning. Deres samlinger består af brudstykker fra flere isenkramforretninger. Indrømmet, det er langt fra en udtømmende undersøgelse, og der kan være overset en isenkramsamling et eller andet sted. Men lad os antage, at observationen holder, at Drøgemøller-samlingen er den eneste bevarede isenkramsamling, hvor man har hjemtaget en komplet forretning. Langt fra alle komplette hjemtagelser, der er bevaret på de danske museer, er enestående. Der findes

fx en del skomagerværksteder, købmandsbutikker og mindestuer. Disse samlingers værdi ligger til gengæld ikke i det enestående. Når der er bevaret en del forholdsvis ens komplette samlinger bliver det muligt at lave en sammenligning på tværs af geografiske områder og lave en komparativ analyse, der viser forskelle og ligheder på tværs af Danmark. Men udgangspunktet er det samme som med Drøgemøller-samlingen: det er samlingernes helhed, der gør dem relevante for forskning og formidling.

Hvis det er rigtigt, at Drøgemøller-samlingen er den eneste bevarede komplette hjemtagelse af en isenkramforretning, må man antage, at samlingen er unik, idet den er bevaret i sin helhed. Det interessante spørgsmål er så, om det, at den er komplet, giver samlingen en særlig værdi i forhold til forskning og formidling. Gør det, at varelageret er sammensat af den person som også har drevet salget af samme varelager, samlingen mere tidstypisk? Eller kan det bud på et varelager, som det museumsfaglige personale ved fx Den Gamle By har sammensat, bidrage med den samme viden ind i et forskningsfelt og formidling om fx

stationsbyernes udvikling og tilvækst af byfunktioner inden for handel? Det punkt, hvor Drøgemøller-samlingens helhed kommer i spil og kan være det bærende argument i forhold til de isenkramsamlinger, der er sammensat af museumsfagligt personale, er, at Drøgemøller-samlingen kan bidrage med en referenceramme og et konkret udgangspunkt, der kan være med til at opkvalificere de sammensatte isenkramsamlingers indhold. På den måde er det Drøgemøller-samlingens helhed, der giver samlingen en unik værdi i forhold til både forskning og formidling.

For at opsummere, så har Drøgemøller-samlingen relevans i både en lokalhistorisk og nationalhistorisk kontekst og i forhold til både forskning i og formidling af stationsbyer i Danmark. Yderligere er Drøgemøller-samlingen unik i sin helhed, da netop den store mængde af genstande bidrager med en referenceramme, der kan være med til sikre en kvalitet i de andre isenkramsamlinger, der findes på danske museer. Drøgemøller-samlingen er både unik i sin helhed og repræsentativ for en tidstypisk udvikling.

Marianne Sørensen kan kontaktes på ma@vardemuseerne.dk



Storegade 6 kort før nedrivningen i midt 1990'erne. Til venstre ses Axels isenkramforretning og til højre datteren, Lis Drøgemøllers, is- og pølsebod.
Foto: Tistrup-Hodde Lokalhistoriske Arkiv.

Noter

1. Lene Elmegaard Bladt: Stationsbyer. *Danmarkshistorien.dk*. Aarhus Universitet 2012.
2. Søren Bitsch Christensen & Mette Ladegaard Thøgersen: Bysystem og urbanisme ca. 1840-2000. I: Søren Bitsch Christensen (red.) *Den moderne by*. Aarhus 2007, s. 37.
3. Christensen & Ladegaard, s. 47.
4. Rosanna Farbøl: Servicesamfundets fremvækst ca. 1960-1980. *Danmarkshistorien.dk*. Aarhus Universitet 2018.
5. Jørgen Dieckmann Rasmussen: Fortidens fremtid. I: Poul Sverrild (red.) *Folkets arkiver. Sammenslutningen af Lokalhistoriske Arkiver 1949-1989*. Esbjerg 1989, s. 77.
6. Rasmussen, s. 76.
7. Knud Prange: Debat – Koncentriske cirkler – kommentar til en lokalhistorisk status. *Fortid og nutid*, Hæfte 1, bind 28, 1979, s. 446.
8. Søren Manøe: Ansøgning til Museumsnævnet, Jr. nr. Ø12750, 1994.