

Vellinge

31 aug - 8 sep 2019

Vernissage 31 aug kl 12-16



**KON
STKI
OSK**

#3



Konstkiosk är en ideell förening med syfte att diskutera och problematisera det offentliga rummets betydelser.

Konstkiosk initierat av:
Peter Dacke & Christel Lundberg

Projektgrupp:
Peter Dacke, Nicholas Hartman, Christel Lundberg,
Juan Carlos Peirone

Tack till:
Blinkfyrrar, Menton Montage, Carlos Percovich,
Vellinge kommun, Vellingebostäder.

Projektet görs med stöd av:
Statens Kulturråd och Region Skåne

Layout av katalog och logotyp:
Nicholas Hartman

Fotografi och bilder:
Konstkiosk om inget annat anges
Omslag: Foto: Otto Ohm/Järnvägsmuseet

Tryckt på CA Andersson 2019
www.konstkiosk.se
info@konstkiosk.se

ISBN 978-91-985520-2-7

A white dove is shown in flight, its wings spread wide, against a dark, cloudy sky. The dove is positioned in the upper right quadrant of the image. The background is a deep, dark blue-grey with soft, white clouds. The overall mood is somber and contemplative.

”This society eliminates geographical distance only to produce a new internal separation.”

Guy Debord, The Society of the Spectacle





303



Förord

Text : Peter Dacke & Christel Lundberg

Konstkiosk #3

Konstkiosk #3 görs i Vellinge i en replik av en befintlig kioskbyggnad som finns på S:t Knuts väg i Malmö. Projektet genomförs på Vellinge kommuns och Vellingebostäders på tomtmark. Konstkiosk #3 ingår som en av totalt sex planerade utställningar i Skåne; Malmö, Vellinge, Burlöv, Simrishamn och Teckomatorp, varav två utställningar redan genomförts i Malmö.

Konstkiosk bearbetar analogier. Dessa finner vi i olika tidslager. Platsspecifika kontextuella element

ger stöd för de konstnärliga uttryck, som vi visar i Konstkiosk. Konstkiosk är helt beroende av att samverka med platsen som den besöker och att med dess invånare föra en dialog. Inbjudna deltagare är noggrant utvalda för denna relation till platsen. En kritisk blick på samtiden måste enligt vår syn ske mot en historisk fond. Denna fond ska inte ses som statisk, grunden för tillvaron måste ständigt omvärderas. Vi tror på konstens betydelse för att åstadkomma detta, det genuint intuitiva, vid sidan om och tillsammans med vetenskapliga förhållningssätt.



Theodor Wählin (1864-1948), ur Wikimedia Common arkiv

Konstkiosks två tidigare utställningar i Malmö genererade reflektioner över tvillingssituationer. Årkeänglarna Gabriel och Mikael, två skulpturer utförda av Carl Johan Dyfverman, särades brutalt 1941, när domkyrkan i Uppsala restaurerades. Ängeln Mikael finns nu på S:t Pauli Mellersta kyrkogård i Malmö. Som en analogi låg Vellinge station där nu Lilla Torg är beläget. Vellinge station är ritad av domkyrkoarkitekten Theodor Wählin 1903 och den revs 1973 efter att järnvägen lagts ned i Vellinge. Därmed förlorade Falsterbo station sin tvilling i Vellinge. När Theodor Wählin ritade tågstationerna längs med järnvägslinjen Vellinge-Skanör-Falsterbo inspirerades han av det omgivande landskapets kyrkor med trappgavel, dess medeltida kyrkoarkitektur. Likt Wählins tvillinglika

stationsbyggnader har konstnären och arkitekten Juan Carlos Peirone sina till synes identiska skulpturer inspirerade av ugnar på olika platser i världen, som punkter sammanbundna av mentala linjer.

Liksom vi med hjälp av historiska bilder på vägs skyltar placerade på lyktstolpar längs ett stråk i Malmö med plats specifikt innehåll, presenterar nu Konstkiosk ännu en installation längs en partiell del av det stråk som tidigare utgjordes av järnvägen. Skyltarna och dess sträckning av stråket ska på ett mentalt plan länka historia med samtid och framtid. Vi vill förankra planering och visioner för att bättre förstå hur vi kan orientera oss. Vi fokuserar särskilt på Lilla torg och Järnväggsgatan med sträckningar ut i det perifera landskapet i riktning utåt och inåt till och från mentala och fysiska punkter i landskapet; kartorna och den verkliga terrängen, historien och samtiden. Skyltarna påminner oss om något som har gått oss förlorat, men kanske också potential som glömts bort men skulle kunna återskapas på ett nytt sätt.



Vi har närmast oss Vellinge för att även undersöka dess undermedvetna, Sub Terra. Konstkiosk intresserar sig för underliggande strukturer. På Lilla Torg möter vi en sluten struktur där fasader med konvexa rotundaliknade rum fungerar motsatt till en omfamning. Matkiosker med slutna ögon och en avstängd fontän vittnar om en plats med outnyttjad potential. Fontänen i brons skapad av skulptören Wive Larsson 1980, omges av höns och kattdjur i terracottafärgad betong en motsatt kulör till grönfärgad ärgad brons. Järnvägen var uppenbarligen en betydande del för Vellinges kommunikationer likt ett blodomlopp. Tänk om Wive Larssons fontän fick gjuta liv i Lilla Torg igen?

Vi är stolta över att i Konstkiosk #3 presentera konstnärer, arkitekter, teoretiker och artikelförfattare. Konstkiosk #3 visar arkitekten och konstnären **Juan Carlos Peirone** som huvudutställare med dokumentation av sitt internationella skulpturprojekt *Far From Where?* ett enastående landart-verk som förbinder platser och människor på hela jordklotet med hjälp av urformen av en ugn. Längs med Järnvägsgatan i Vellinge placerar Juan Carlos Peirone bilder av sina ugnsskulpturer uppförda på olika platser i världen. **Pär Gustafsson**, landskapsarkitekt, Professor emeritus berättar i en mailkonversation om sin mormor Elnas arbete på sjukhemmet i Höllviken, där en specialjärnväg förde patienterna från sjukhemmet ned till stranden. **Emma Nilsson**, arkitekt och forskare verksam vid Arkitektskolan i Lund och Institutionen för arkitektur och byggd miljö vid Lunds universitet skriver om en konstkiosk belägen vid Clay Station, London, som är ett resultat av ett samarbete mellan arkitekturkollektivet Assemble och konstnären Matthew Raw. Intressant är att få en inblick i hur historiska aspekter i ett område kan implementeras

i konst- och arkitektursammanhang. **Kaj Persson**, redaktör för facebooksidan Gamla Vellinge tillför med sin samtidsrapport om Vellinge ett vidgat perspektiv om en ort i förändring. Själv uppväxt i Vellinge och med ett starkt och genuint intresse för sin omgivning men också med en blick på helheter och sammanhang ger han oss en ovärdig invitation till ortens underliggande sociala strukturer. **Michael Holst**, chef för lokförarna, SJ AB, Malmö ger en bild av järnvägsnätet i Skåne som en föregångare till den infrastrukturella kommunikation som internet idag utgör. Som anställd chef vid SJ AB ger han en inblick i hur ett allmännyttigt företag utvecklats och förändrats över tid.

Konstkiosk är initierat och organiserat av *Peter Dacke* och *Christel Lundberg*. I projektgruppen ingår också *Juan Carlos Peirone*, design av mobil kioskbyggnad och *Nicholas Hartman*, grafisk formgivning.

Konstkiosk vision

- Konstkiosk föreställer sig ett samhälle där det offentliga rummet existerar utan privat infiltration som underminerar dess betydelse av att vara ett socialt rum.
- Konstkiosk ämnar föra diskussioner om det offentliga rummets betydelse, tillsammans med medborgare, omedelbart på gatunivå.
- Konstkiosk vill riva barriärer mellan konst och arkitektur mellan politiker, tjänstemän, professionella utövare och medborgare.
- Konstkiosk vill bana väg för nya tankar om hur vi kan använda våra gemensamma rum i staden.
- Konstkiosk vill verka för att konsten och arkitekturen erkänns som de mest effektiva instrument vilka både påverkar och mäter demokratis tillstånd i samhället.



Far From Where? Bolivia, 2002



Foto: Okänd, ur Sydsvenska Medicinhistoriska Sällskapets arkiv

Vad jag spontant tänkt på inför möjligheten att skriva något mera genomtänkt

Text: Pär Gustafsson, Landskapsarkitekt, Professor emeritus

8 augusti 2019 23:37

Peter & Christel,
Tack för erbjudandet att sammanställa en text till
Konstkiosk-projektet i Vellinge.

Tiden till inlämning är knapp och mitt tidsprogram
är redan packat.

Detta till trots frestar erbjudandet. Många tankar
virvlar förbi och jag behöver betydligt mera

preciserade ”anvisningar” om det tänkta innehållet
och behöver tala med er.

Några tankar som spontant dyker upp är bland
andra Vellinge samhälle som kommunens
huvudort men samtidigt i skuggan av Falsterbo
och Skanör som blivit de ”fina” och lite
konstgjorda samhällena från att ha varit
levande fiskesamhällen. Stora insatser med nya
bostäder och häpnadsväckande genomarbetade
arrangemang kring Vellinges nya angöringspunkt
vid motorvägen kanske stärker självkänslan.

Kvar finns de mörka skuggorna från tidigare anti-
immigrant diskussioner och från det mer aktuella
tiggeriförbudet.



I förgrunden i vù klänning syns Elna Mårtensson/Syster Elna Foto: Okänd, ur Sydsvenska Medicinhistoriska Sällskapets arkiv

Min mormor, legendarisk sjuksköterska, var föreståndare för Ljungsätters sjukhem i Höllviken under ett par decennier från 1920-talet till och med fyrtiotalets början när Falsterbokanalen byggdes, delvis på sjukhemmets mark och ledde till att det stängdes.

Sjukhemmet var en lantlig filial till Malmö sjukhus och formellt var en av de manliga läkarna chef, men i praktiken var det min mormor som styrde. Sjukhemmet var en tidig tillämpning av landskapets hälsobringande roll i helande vid olika sjukdomstillstånd. En liten järnväg från sjukhemmet till stranden förde patienterna, ofta på stabila träbåtar, till stranden. Jag har en stor samling fotografier, flera hundra, från sjukhemmet; några av patienter på båtar ställda

i vattenbrynet bland andra en bild med en något rund dam som inbäddad ligger och röker medan vattnet skvalpar kring träbårens fötter. Troligen har detta inte mycket att göra med Vellinge by bortsett från att järnvägen från Malmö till Skanör - Falsterbo hade en betydelsefull roll för sjukhemmet.

I mormors efterlämnade papper finns flera inlagor som berör förslag att dra in ambulanstransporter för området och därmed också en antydning om den diskussion som ständigt är närvarande och behandlar landsbygdens officiella service.

Låt oss talas vid.

Pinge

309

11 augusti 21:54:

Jag har nu letat i flera dar men bilderna är tyvärr, verkar det, stuvade undan i samband med den stora översvämningen här hemma.

Ni får gärna använda texten. Kanske kan det inledningsvis skrivas att de här två ämnesområdena är vad jag spontant tänkt på inför möjligheten att skriva något mera genomtänkt.

Jag har inte nämnt min mormors namn och jag är osäker på om det bör vara med eller ej. Ni beslutar.

Hennes namn: Elna Mårtensson / Syster Elna

Pinge

PS. Jag letar vidare.

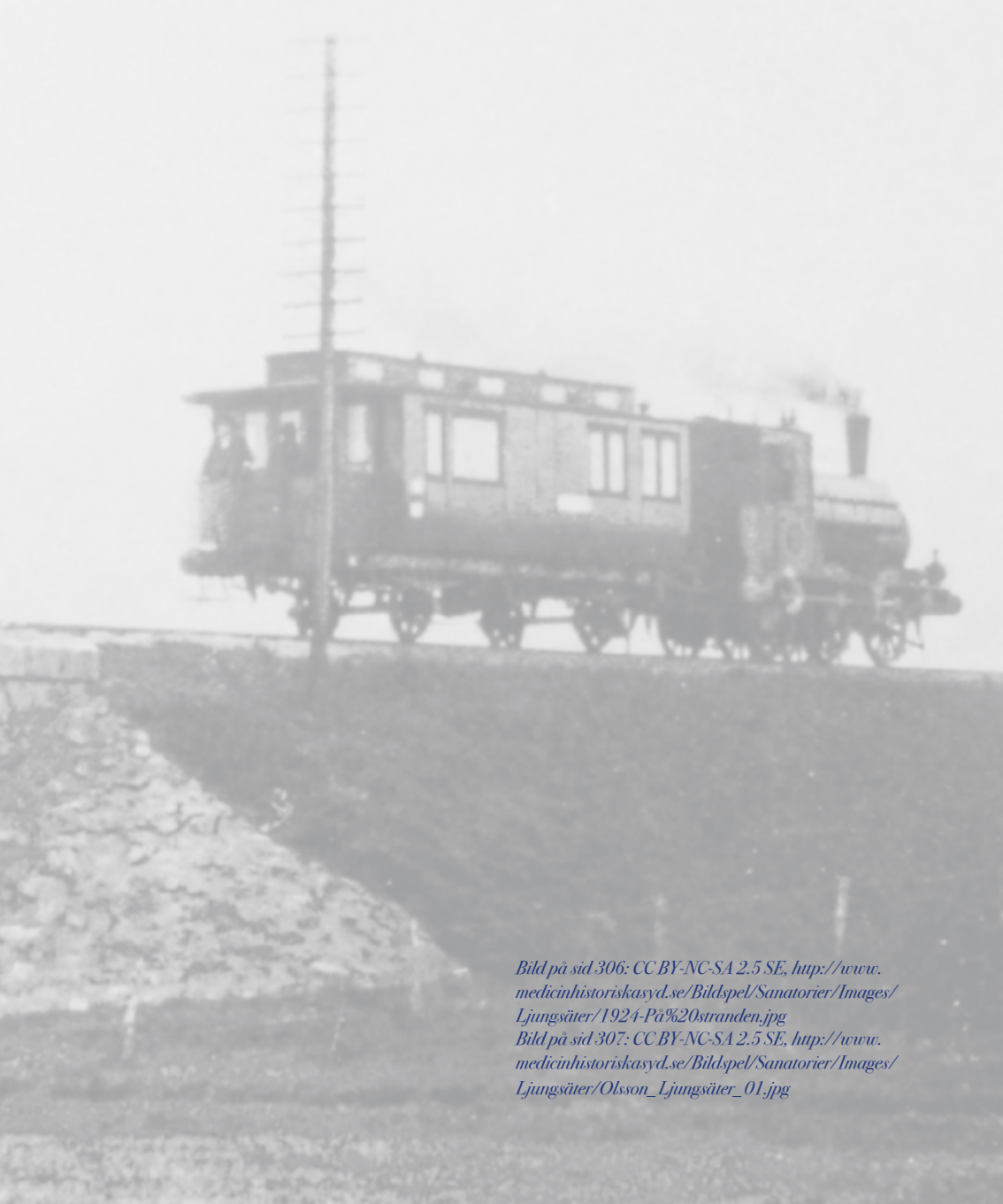
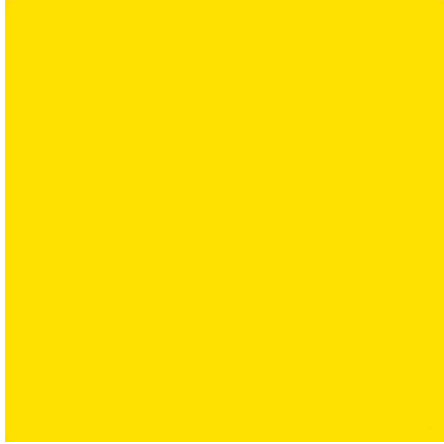


Bild på sid 306: CC BY-NC-SA 2.5 SE, <http://www.medicinhistoriskasyd.se/Bildspel/Sanatorier/Images/Ljungsaeter/1924-Pa%20stranden.jpg>
Bild på sid 307: CC BY-NC-SA 2.5 SE, http://www.medicinhistoriskasyd.se/Bildspel/Sanatorier/Images/Ljungsaeter/Olsson_Ljungsaeter_01.jpg



farfromwhere.se

55°28'N-13°01'E
Vellinge 2019
SVERIGE

Far From Where?



Juan Carlos Peirone, (SWE)

Konstnär och arkitekt

Född i Argentina 1946. Bor och arbetar i Sverige sedan 1976

Driver projektet *Far From Where?* sedan 1993. Projektet har hittills genomförts i Sverige, Argentina, Mexico, Mongoliet, Bolivia och Nya Zeeland.

Dokumentation från projektet *Far From Where?* har tidigare presenterats i Sverige på bl.a. Lunds Konsthall och Södertälje Konsthall.

Far From Where? är ett konstprojekt, där skulpturer i form av en ugn uppförs på olika platser i världen. Skulpturerna har urformen för en arkaisk ugn begriplig i de flesta kulturer. Platserna där skulpturerna etableras bildar efterhand antipoder, med andra byggda ugnar på motsatta sidan av jordklotet. Skulpturerna görs tillsammans med människor på den lokala platsen och utgör en interaktiv del i projektet. Ugnarna är byggda av tegel och agerar med hela världen som poler och platsspecifikt i landskapet som landmärken. De är skulpturer med en mångbottnad betydelse, men om någon skulle få för sig att baka i dem är det fullt möjligt.

Juan Carlos Peirone (SWE)

Artist and architect

Born in Argentina in 1946. Living and working in Sweden since 1976.

Far From Where? is organised by Juan Carlos Peirone since 1993. The project has been implemented in Sweden, Argentina, Mexico, Mongolia, Bolivia and New Zealand.

Documentation from the project *Far From Where?* has previously been presented in Sweden at, among others, Lunds Konsthall and Södertälje Konsthall.

Far From Where? is an artproject, where sculptures in the form of an oven are built in different places in the world. The sculptures have the origins of an archaic oven understandable in most cultures. The places where the sculptures are established, eventually form antipodes, with other built ovens on the opposite side of the globe. The sculptures are made together with people at the local site and form an interactive part of the project. The ovens are built of bricks and act with the whole world as poles and site-specific in the landscape as landmarks. They are sculptures with a multifaceted significance, but if someone spontaneously started to bake in them, it is entirely possible.

Projektet *Far From Where?*

Text, bilder och foto: Juan Carlos Peirone

Under mina resor utforskar jag världen som om den var ett oskrivet blad. På de platser jag besöker markerar jag punkter som blir till koordinat i ett nätverk över jordens yta. Till synes oregelbundna markeringar på en karta förvandlas gradvis till ett mönster som avslöjar planetens topologi.

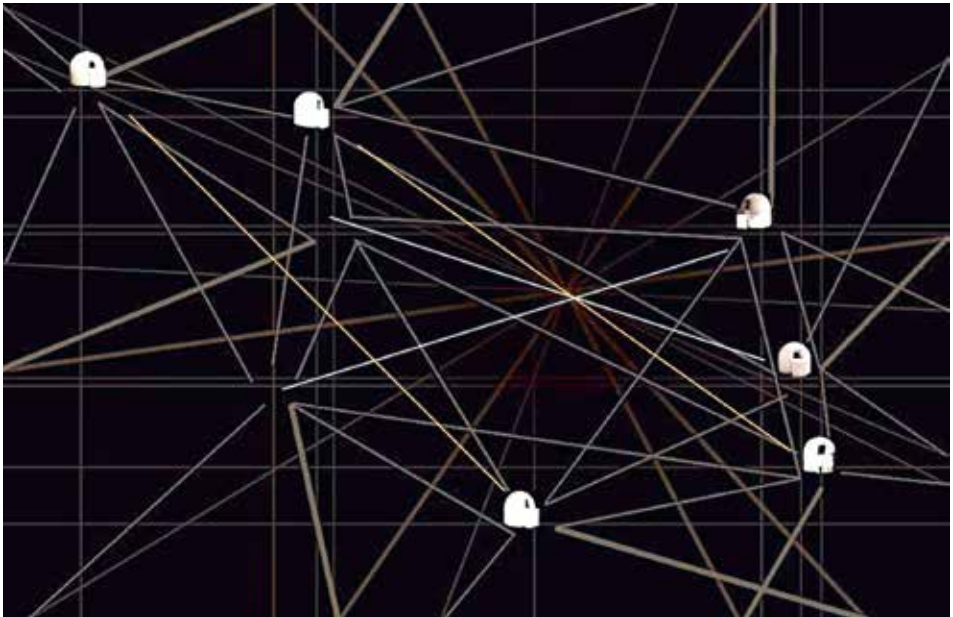
Jag bygger de ugnsformade skulpturerna med hjälp av otaliga människor, varje skulptur betyder nya möten på en personlig upptäcktsresa och ett nytt äventyr.

Efter hand som jag bygger skulpturerna lokaliseras nya platser enligt ett antipodiskt system. Skulpturerna bildar parförhållanden med en kontakt tvärs

igenom jordens yta. På det viset skapar projektet *Far From Where?* nya poler som genererar rotationsaxlar bortom de konventionella nord- och södra polerna.

Skulpturerna skapar poler och bildar nya rotationsaxlar. Ett relationellt nät bildar ett expanderande globalt mönster, vilket är det rumsliga uttrycket i projektet.

Skulpturerna fungerar som tecken för projektet. De är genomförda på platser, där de fungerar som symboler eller kan användas som ugnar.



Den första skulpturen byggdes på Mårtenstorget i **Lund, Sverige, 1993.**

Lund är staden där jag har bott och arbetat sedan 1976. Skulpturen på Mårtenstorget revs 1995.



55°41'N-13°10'E
Lund 1993
SVERIGE

Den andra skulpturen byggdes i skulpturparken El Desafio i byn **Gaiman, Patagonien, Argentina, 1994.** Konstnären Joaquin Alonso, som skapat skulpturparken, tog hand om skulpturen.



43°17'S-65°30'W
Gaiman 1994
ARGENTINA

Den tredje skulpturen byggdes på den ekologiska gården Komchén i **Dzemul, Yucatán, Mexiko, 1995.** Den ekologiska gården och av den lokala befolkningen, som hjälpte till att bygga skulpturen, tar hand om skulpturen.



21°11'N-89°20'W
Dzemul 1995
MEXICO

Den fjärde skulpturen byggdes i en privat trädgård i **Lund, Sverige, 1996** för att ersätta den skulptur som revs 1995 i Lund. Skulpturen togs om hand av familjen Johansson-Udriot.



55°41'N-13°10'E
Lund 1996
SVERIGE

Den femte skulpturen byggdes i **Dzamin Uud, Mongoliet, 1999** som antipod till Gaiman, Argentina. Genom denna skulptur skapades markeringar för projektets första antipod. Skulpturen tas om hand av familjen Unro-Bataar.



43°43'N-111°53'E
Dzamin Uud 1999
MONGOLIA

Den sjätte skulpturen byggdes på **Incachaka** i La Cumbre på vägen mellan La Paz och Los Yungas i Andesområdet, **Bolivia, 2002**. Skulpturen tas om hand av lokalbefolkningen och de lokala myndigheterna i La Paz.



16°22'S-68°02'W
Incachaka 2002
BOLIVIA

Den sjunde skulpturen byggdes i The Buck Nin School of Fine Arts - Te Waning O Aotearoa på Manakau Campus i **Auckland, Nya Zeeland, 2003**, som antipod till Lund. Skulpturen tas om hand av skolans konststudenter och de lokala myndigheterna på Manakau Campus.



37°57'S-174°48'E
Auckland 2003
NYA ZEELAND

Den åttonde skulpturen byggdes på kvarteret Brännaren 2, Industrigatan i **Malmö, Sverige, 2009**. Skulpturen uppfördes i samband med konstprojektet Brännaren 2, arrangerat av föreningen UTE. Skulpturen revs 2012.



55°35'N-13°01'E
Malmö 2009
SVERIGE

Diary from Gaiman

Sunday 1:st of January 1995. Bus terminal Río IV, Córdoba, Argentina. Four p.m. Seat 33 bus line TUP. I begin my journey to Trelew. 64 dollars. I've got a constant pain in my waist due to helping my brother in his home two days earlier. I take analgesics. Monday, 2. After travelling all night and making transfers in Puerto Madryn and Trelew I'm exhausted when I arrive in Gaimán. During the day Don Joaquin and I make plans for the week and we decide where to install the oven in the park. We choose a piece of land facing the river, cleaned of weeds, surrounded by a barb wire fence with empty soda cans as decoration at the top. Heavy pain in my waist. I'm a guest in Don Joaquin's home and he tells me that I will be regarded as part of the family. The family go to bed rather early to watch TV. I listen to the radio - kindly given to me - until I fall asleep. I listen to a broadcast from the festival of Chacarera, Santiago del Estero. Wonderful. Gieco is the guest of honour. Tuesday, 3. We dig the hole for the foundation in the sandy ground in the park facing the river. Heavy pain in my waist. As always I try to forget about it, but during the night I pay the consequences. Wednesday, 4. We buy bricks at a local brick works and we decide to contact a local bricklayer, Lucero, to let him help us especially now when I realise that my pain stops me from working at normal capacity. I don't want to take advantage of Don Joaquin's tireless energy. During the rest of the day I move second hand bricks with a small barrow that I found in the other end of the park, to fill the foundation. When we finish working in the afternoon we have filled the foundation and built the first four layers of bricks. We work all day, bent towards the ground. Heavy pain during the night. It makes me very worried because the same problem sometimes used to paralyse me for an entire week. Now it's out of the question to permit anything like that to happen. I buy more analgesics: 26 dollars. Thursday, 5. We finish this day's work filling the cylinder with sand, which serves as a base for the cupola. Tomorrow we'll begin building the oven and that is always a crucial point as far as the construction is concerned: you're beginning to see how it takes form, you're no longer sweating with your nose pressed to the ground. During the day, in spite of hard work, I spend some time with Don Joaquin and we meeting people passing by and talk-ing to people from the village while we buy material

for the oven. Friday, 6. Epiphany. We build the cupola to the 8th layer, which is up to the opening of the oven and the smoke hole. During the night I feel less pain and it makes me feel so much better. I decide to go to the local bar to celebrate in advance. Don Joaquin doesn't want to join me. I'm a person who enjoy long nights and I had spent the entire week going to bed early. It is a marvellously black and starry night. I sit down at a table and light one of the cigars that I brought with me and I drink two whiskeys on the rocks. Feeling totally relaxed I walk back to the park. The older people are almost asleep and without a sound I go to bed with the radio tuned on beside my pillow. Saturday, 7. At 3 p.m. the Sculpture-oven is finished with plastering and the first layer of lime. I say farewell to Lucero. We have enjoyed each other's company and talked about everything. I pay him 60 dollars. At night after supper I convince Don Joaquin to join me and go celebrating. We go together to the bar and stay there until 10.30 p.m. Sunday, 8. While I'm painting the oven a second time Don Joaquin is painting one of his characteristic signs, where he explains to the visitors about the oven that is built there. I take photographs and say farewell to the family. We agree to keep in contact and make plans for future projects. Don Joaquin drives me to Trelew in his old Citroen. Bus terminal at Trelew, Chubut, 17.45. Seat 25 Río IV, bus line TUP. 64 dollars.

Diary from Dzemul

Sunday, 26th of November 1995. I'm in Caracas participating in the Biennale "Barro de América" ("America's soil") with my project "Humo de Mundo" ("World Smoke"). Today is the inauguration. Monday, 27. I fly to Cancun via Miami. Two friends of Miguel's, that I don't know, are waiting there for me. They help me to find a taxi that will take me to the bus terminal. When I get there I catch a bus to Mérida. Finally I arrive exhausted at 17.30. Miguel is waiting for me, great joy to see each other. We go to his home that he shares with Maria Herrera, his Mexican wife. I spend the night there. Tuesday, 28. I change 100 dollars - 650 Mexican pesos. We go to Komché by the ordinary minibus for short distances. Shortly after we got there we choose the place and start digging the circle. Wednesday, 29. The foundation is made of stones, bricks of burned clay are not possible to

find here. Yucatan has almost no soil as it was originally below the sea. José starts working. We help him collecting stones. Thursday, 30. José finishes the foundation and we start to fill it. We go to the sea to collect sand. I buy a film, 80 Mexican pesos. Friday 1st of December. We travel to Mérida. I change 100 dollars, and buy blocks of concrete, lime and equipment. Saturday, 2. While we fill the blocks with clay in order to isolate better I make a "radio" of wood and we buy concrete in the village. Sunday, 3. Miguel and I work and build 4 layers of the cupola to form the opening. Monday, 4. We finish the cu-pola and start plastering and repairing the holes. Tuesday, 5. After the plastering, we make a finish with red clay, called kankab in this area. At 12 we're ready. I press my right hand in the fresh clay of the platform opposite the opening to make a handprint. Wednesday, 6. We go back to Mérida. We rest and Maria is with us. At a cooperative of women weavers, owned by friends of Miguel's, I buy a beautiful hammock from Yucatan, handmade. In the evening we go out to have dinner. Maria with her strong personality was upset with the waiter because he served us wheat flour tortillas. Thursday, 7. We go to Chichén Itzá with Miguel. Maria is working so we meet her in the afternoon and we go together to the traditional Jaranera Festival in a square of Mérida. Friday, 8. I go to Cancun. From there I catch a plane to Caracas via Miami. I arrive in the middle of the night. I have to wait a long time for my suitcase. An incident involving two taxi drivers, and finally back to the same hotel at night. Saturday, 9. I sleep late. I go to the museum to meet some journalists. I walk around in the city. Sunday, 10. I pack my things for my return. I go to the Sofia Imbert museum for the last time to see the installation. At 18.10 my plane takes off for Madrid. I've got 100 dollars left. Monday, 11. I arrive in Madrid at 7.25. I change to a plane for Copenhagen at 11.50. I will get there at 15 pm and from there I'll take a ferry to Malmö.

Diary from Dzamin Uüd

Saturday, 12th of July 1999. I begin my journey that will take me to Mongolia. I catch a KLM plane to Beijing. Sunday, 13. I arrive in Beijing. Nils is waiting for me at the airport. Feng is with him in his taxi. We go to Nils's place and there we decide that I will stay with Magnus Lindbom. Monday, 14. Rain. I'm planning what things

I'll need to buy. Nils takes care of everything in order for me to get the most out of my stay in Beijing and get to know the city. Tuesday, 15. Varied weather, sunny and rainy. I visit The Emperor's Summer Residence in the outskirts of Beijing. Liu takes me there in his taxi. Wednesday, 16. Nice weather. Magnus is guiding me in the silk market. I have lunch with Nils and Bo Gunnarsson. Thursday, 17. I visit the Forbidden City, walking by myself all day. Friday, 18. Sunshine and heat. All the day in the streets. Behind the Tianammén Square. Antique and art markets. At night I have dinner at India's place with Nils and Lovisa. Saturday, 19. I walk around in the city without any specific plans. I buy the ticket to Mongolia. I rest and at night I move in with Nils and Lovisa, because the Americans arrive and there's not enough room for everyone at Magnus' place Sunday, 20. Feng comes early in the morning to pick me up in his taxi, to take me to the Chinese wall. He takes me to one station of The Wall and I walk all day on the wall to another station where Feng waits for me to take me back to Beijing. Monday, 21. Last preparations. Tuesday, 22. We leave early for Mongolia. Even though I oversleep Feng Comes to pick me up in his taxi and we arrive at the train station just in time. The journey takes all day. We arrive (late) at 23 pm to Dzamin Uüd. Some people are waiting for us. They take us to the hotel, very close to the station. Wednesday, 23. We get up late and go to meet Enkhe again and we start making plans for the work we have to do during the week. We go to the place where we've decided to build the oven. We're going to install it beside one of the "ger" that is the home of Unro and Bataar, situated in the outskirts of the village. The material is already there. Thursday, 24. We're digging and building the foundation. Friday, 25. We work all day, surrounded by children and curious people. We build until we reach the 6th layer. The film camera doesn't work (it has to be the dust). Saturday, 26. We build the oven until the 10th layer. At 6-6.30 p m we go by jeep on an excursion into the desert, organised by Enkhe, Nils and Kamba. One group starts earlier in order to get there before us and prepare something to eat. The trip took much longer than we had thought. Finally we caught up with the first group. We eat, sing and socialize in front of a big fire with the cold desert wind blowing at our backs. Around 4 in the morning we go to sleep completely exhausted. Sunday,

27. All day in the desert. We go back in the afternoon. Traffic jam. I'm feeling weak, with diarrhoea and a sore bum due to the hard seats in the jeep. We arrive in Dzamin Uid at night. Monday, 28. We're working despite of the hangover and we finish the 10th layer of the cupola. When the opening and the smoke holes are finished we've got to the very last part of the work. I pay 100 000 Tugriks to the people for buying meat, beer and vodka. Tomorrow I will invite everyone for a typical argentine "asado" (a barbecue). Tuesday, 29. The oven is built! Plastered and painted. Around 6 p.m. I start preparing the meat for the grill. I have invited 30 people. The dinner lasts most of the night and as always we consume a lot of alcohol. The Mongolians appreciate the steak, in spite of the fact that to them it is something unusual. Wednesday, 30. We meet again at the hotel and take care of the debts. I pay 700 dollars for used materials, accommodation in a hotel and for the excursion to the desert. At 12 I go to the place where the oven is installed to take the last photos and to say goodbye to the family. In the afternoon Enkhe and I take the train to Ulan Bator. The journey will last all afternoon and night. Thursday, 1st of July. We arrive in the morning. Enkhe takes me to a massage institute where I stay while she takes care of some practical things. After the massage and the baths Enkhe comes punctually and picks me up in her taxi. She takes me to her work at the National Museum of Art. In the evening I go to Melody's place. Melody is a teacher and a friend of Enkhe. I pay 30 dollars for a room. I check my cash: 900 dollars left, 480 yans and 70 000 tugriks. Friday, 2. I decide to go back to Beijing this weekend. I change money, send my clothes to the laundry and buy the return ticket and some more film slides. Enkhe introduces me to a person who will be my guide and interpreter in Ulan Bator: Tserennadmid "Tseggy". She takes us for a walk in the city, visiting the Museum of Fine Arts and a Buddhist monastery in the outskirts. Saturday, 3. I spend the whole day alone visiting another Buddhist temple. At night the three of us go to the theatre to see Mongolian dancers and listen to Mongolian songs. After that we have supper in Enkhe's apartment. We say goodbye. Sunday, 4. I pay for the apartment and I pay Tseggy for her guiding. I give Enkhe the "radio" that I used to build the oven. It will stay in the museum. I have 600 dollars left. I leave for Beijing. Monday, 5. I arrive in

Beijing at 15.30. I take a taxi to Nils's place and I check into a hotel opposite his house. Tuesday, 6. I change some money and spend all day in the streets with Feng. Despite of the rain falling almost all day we go to the silk market, where I buy clothes and presents. Feng helps me to bargain. I change my return ticket for Thursday, 8th of July. Wednesday, 7. Alone all day. I walk around in the city and visit a Buddhist temple, close to Nils's place and to the Museum of Confucius. I buy the last things and I go to bed early, rather tired. I don't sleep well. Thursday, 8. I change the last Chinese currency, pay for the hotel and take a plane back to Malmö...

Diary from New Zealand

0414. We leave Malmö. Plane from Copenhagen to Bangkok. 0415. We arrive in Bangkok at 6.00. 11 hours stop over. In the city everybody is celebrating Thai New Year. We leave Bangkok at 17.35. 0416. We arrive in Brisbane, Australia early morning and finally in Auckland at noon. Jim and Richard meet us at the airport. In the evening, dinner at Jim's place. New friends. Excellent cooking. 0417. We spend the day buying material and tools with Richard and Sheyne. We decide the final location for the sculpture. It will be at The Manukau Campus, a Maori School campus in Mangere, Auckland. 0418. Holiday. We prepare the last details with Richard so we can start working soon. We visit his studio. Back at the lodge, we try to send the first pictures to Ren?. We have problems with the sending. 0419. The mark is initiated. I begin digging to prepare for the foundation. Maria assists and helps me all the time. We spend the afternoon and night with old friends of Maria's family in a very nice area of Auckland. 0420. Raining. Passing through Auckland downtown area on our way back to the lodge. If it stops raining we will go on digging... 0421. Still holiday in NZ. A beautiful day, we work hard until 2 p.m. The foundation is finished. Jim comes to see us with his daughter Bianca. 0422. NZ gets back to work after Easter holidays. The material is delivered and we begin to do the bricklaying at 1 p.m. Rango, one of the students, helps us. Four layers finished. We still have some problems sending the pictures due to irregular access to the Internet. 0423. Delayed pictures for the site finally sent in the morning. After hard work with Demitrius and Tim helping, ten layers of bricks were completed. No rain

today. A lot of friends visiting. 0424. We fill the base. A lot of friends come by to help out. Lunch together at the art school. Sheyne takes us downtown. We see the NZ movie "The Whale Rider" and pass by Jim's house late at night and stay over at Sheyne's place. 0425. Holiday again in NZ, Anzac Day. We start working late. The base is finished and we begin the dome. Sara and Kathie take us to Helensville, up northwest. We spend the evening at Grand Hotel. Good company, dinner, dancing and tequilas till two o'clock. 0426. A very good day. Sara helped us with everything. Back and forth to Stevenson to get all the new material we need, fixing breakfast, lunch and working with us. Two men from the lodge transported bricks with their van. Four layers of the dome finished at 6 p.m. 0427. Sunday. Rain and sunshine. Hard work to finish three layers more and to form "the mouth" of the oven. Jim passed by with a wonderful lunch. Sara invites us to stay over at her place, looking forward to a good night's sleep. 0428. A hard working day. The sculpture was finished at 6.25 p.m. Plastering and painting tomorrow. School started again after the holidays. A lot of art students came to see the sculpture. Lunch with Richard, Sara and Nowell. Planning the trip to Cape Reinga in the Northland. 0429. An early morning lecture on the "Far from Where?" project for art students at Te Wananga o Aotearoa/University of New Zealand. Back to the Manukau Campus for plastering and painting the sculpture. Many students came to see it. Hard work, everything finished at 6.15 p.m. Official opening on Friday May the 2nd at 4.00 p.m. 0430. 24 hour trip to the North with Richard and Sheyne. Maori historical sites, eel for lunch, Kaori trees, Waitangi National Reserve and spending the afternoon at Ninety Mile Beach. Finally we reached Cape Reinga and the lighthouse. Meeting point of two oceans at the most northern extreme of NZ. 0501. Resting from work today. Normal work day for NZ 1st of May. Students made a installation inspired by the oven and played rugby. Rango cooked exquisite fish from Ninety Mile Beach for lunch. Shopping with Sara in the afternoon. Dinner at a Turkish restaurant. Preparing arrangements for the opening tomorrow.

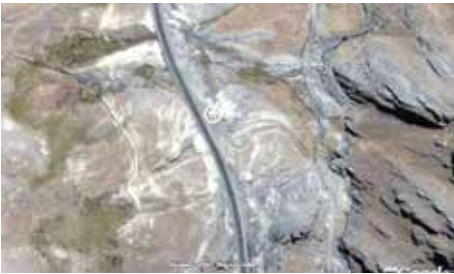


Translation Spanish to English: Maria Dahl and Nina Olsson









*Bild överst t.v.: Dzamin Uud, Mongoliet
 Bild överst t.h.: Lund, Sverige
 Bild i mitten t.v.: Gaiman, Argentina
 Bild i mitten t.h.: Auckland, Nya Zeeland
 Bild nederst t.v.: Incachaka, Bolivia
 Bild nederst t.h.: Dzemul, Mexico
 Map data ©2007 Google*

Kommande Far From Where?:
 16°22'N-111°58'E - South China Sea - Antipode to Bolivia
 21°11'S-90°40'E - Indian Ocean - Antipode to Mexico

En plats mellan

Text och foto: Emma Nilsson, arkitekt och forskare verksam vid Arkitektskolan i Lund och Institutionen för arkitektur och byggd miljö vid Lunds universitet

I Juan Carlos Peirones verk *Far From Where?* agerar idén om det geografiskt motsatta riktningsgivare och associativ rumsskapare. Det kollektiva byggandet av ugnar materialiserar en serie *antipoder* senare sammanlänkade och exponerade i en annan arketyper: kiosken. Här i form av en ambulerande konstkiosk. Dess tredje upplaga, *Konstkiosk #3*, får mig att fundera vidare på ordet antipod och dess innebörder. Antipod betecknar en person med rakt motsatt åskådning eller karaktär, men ordet har också en mer bokstavligen betydelse som den med motvända fötter. Därav dess geografiska definition som den punkt på jordklotet som befinner sig på rakt motsatt sida en annan. Antipoden betecknar således det diametralt motsatta, men precis som i verket *Far From Where?*, eller i äventyrets önskan om att ta sig till andra sidan jordklotet, skvallrar antipodens tillämpning om en nyfikenhet på det som *inte* är jag och hur dessa två skulle kunna mötas.

Erkännandet av kulturella olikheter och hur mötet mellan dessa berikar stadens publika rum och dess medborgare har sedan 1990-talet – och den stadens renässans som tog form i samband med bland annat omtrycket av Jane Jacobs bok *The Death and Life of Great American Cities* – varit en drivande tankefigur inom stadsplanering och urban design. Om de första årtiondena av stadens vitalisering i hög grad drevs av en föreställning om de publika rummens förmåga att skapa mångfald och fostra en acceptans för olikheter, har det parallellt med denna utvecklats en kritisk diskurs om huruvida det publika verkligheten kan ha en sådan

omvälvande kraft. Men också det osynliggörande av vissa grupper som kommer med tillgängliggörandet av ett vagt ”alla” eller ”alltid”, och som inte vill kännas vid att det gemensamma också innehåller konflikt och affekt – det som Chantal Mouffe kallar för *radical democracy*.

Om detta skriver Ida Sandström i sin nyligen framlagda avhandling *Towards a Minor Urbanism. Thinking community without unity in recent makings of public space*. Här beskrivs hur planeringen så som den utvecklats under uppbyggnaden av välfärdsstaten inte längre förmår inkludera eller engagera sina medborgare utifrån de föreställningar och ideal som skapat den, hur detta öppnat upp för – men också format – tillvägagångssätt vilka etablerat sig vid sidan om planeringen och som på vissa väsentliga punkter skiljer sig från den. Kännetecknande för dessa *minor practices* är att de verkar i gränslandet mellan arkitektur och konst där stadsrummet blir ett medium för en diskussion om urbant liv och stadsmiljöer samtidigt som de arkitektoniska och konstnärliga interventionerna visar på platsers publika potential genom att etablera olika specifika gemenskaper. Sandströms avhandling fokuserar särskilt på hur dessa processer materialiserat sig genom etableringen av Superkilen i Köpenhamn och Frihamnen i Göteborg. Liknande omvandlingsprojekt återfinns dock i flera europeiska storstäder med forum som samlar både privata aktörer och offentliga institutioner där staden och dess formande blir föremål för såväl kunskapsprocesser som aktivt handlade.

Längs med *Victoria line*, en av Londons elva tunnelbanelinjer, finns en annan (konst)kiosk – *Clay Station*. Kiosken ligger precis intill stationen Seven Sisters och är resultatet av ett samarbete mellan arkitekturkollektivet *Assemble* och konstnären Matthew Raw. Uppdragsgivare är



Art on the Underground som sedan 2000 kurerat såväl temporära som permanenta konstnärliga verk i, och i anslutning till, Londons tunnelbana: ett logistiskt system som ger möjlighet att engagera en miljonpublik av resenärer. Kiosken som sådan fanns redan på plats, men genom projektet *Clay Station* har den givits en ny utformning med hjälp av fler än tusen handgjorda keramiska plattor som skiftar i gult, grönt och blått. Kaklet bygger vidare på Londons tunnelbanas keramiska historia men uttrycker en annan tillverkningsprocess. På nära håll ser plattorna ut som den komposit av olikfärgad lera de faktiskt är. På avstånd blir effekten snarare den av marmorering.

Ordet kiosk kommer från turkiska men härstammar från persiskans ”hörn”. Och är det något den typiska kiosken etablerar så är det ett utåtvänt publikt hörn. Om konstiosken i Malmö i sin omvandling från blomsterkiosk i någon mening vänt ut och in på hörnet och transformerat det till en utåtriktad interiör, så gestaltar kiosken vid Seven Sisters fortfarande det utåtvända hörnet. En sådan skillnad i rumslig verkan kan förstås som att de två kioskerna representerar två olika principer för hur konst och arkitektur lierar sig med varandra. I *Clay Station* är den konstnärliga praktiken framförallt en del av den process som föregår det (realiserade) arkitektoniska verket och påverkar gestaltningens förmåga att möta ett vardagligt urbant liv. I konstiosk utgör snarare arkitekten en slags förutsättning för det konstnärliga verket, som i sin tur blir det som tillgängliggör och laddar en plats med (nya) frågor och betydelse.

I boken *Art and Architecture. A place between*, undersöker Jane Rendell det spänningsfält som finns mellan den konstnärliga praktiken och den arkitektoniska, samt vad det betyder för såväl föreställningen om, som upprätthållandet av det

”publika”. En viktig skillnad mellan konst och arkitektur är, enligt Rendell, deras respektive sätt att förhålla sig till ”funktion”. Där arkitekturen förutsätts svara mot en i förväg programmerad beställning, erbjuder konsten ”a place and occasion for new kinds of relationships ’to function’ between people.” Men trots en sådan konstnärlig öppenhet förväntas den *publika* konsten ofta ta sig an funktion liknande så som arkitekten gör (ge skydd, lösa sociala problem, göras tillgänglig för olika grupper) och detta, menar Rendell, har betydelse för möjligheten att kritiskt granska det konstnärliga verkets/arkitektoniska projektets egna former för engagemang och därmed fungera som en plats för utbyte mellan olika subjekt: konstnärer och arkitekter, producenter och användare, betraktare och innehavare.

För arkitekturen blir detta särskilt viktigt eftersom den har en lång tradition av att presentera färdiga lösningar på redan formulerade problem (uppdrag), som i sin tur riskerar att cementera föreställningar om de platser och de subjekt som arkitekturen riktar sig till och på så vis osynliggöra vad dessa kan erbjuda tillbaka. I *How to Think About a Place not Yet. Studies of affordance and site-based methods for the exploration of design professionals’ expectations in urban development processes*, tar Sandra Kopljär utgångspunkt i den potential som finns i gränslandet mellan konst och arkitektur för att utveckla det som Rendell benämner som en kritisk rumslig praktik. Kopljär utforskar ljudet som ett konstnärligt redskap för att destabilisera arkitektens och planerarens *blick* på platser som är föremål för stadsomvandlingsprojekt och veckla ut de nystan av förgivettaganden som göms i kommunens planeringsdokument.

Genom olika ljudinterventioner på Brunnshög (det framtida *Science Village*) och andra platser i Lund



(som Mårtenstorget) skapas förskjutningar – eller dissonanser – som i sin tur genererar ett rum för kritiskt ianspråkstagande på en plats som annars domineras av en konformativ praktiks föreställningar om latenta (och framtida) arkitektoniska kvaliteter. För Rendell är distinktionen mellan rum och plats viktig. Den anger hur ett konstnärligt tillvägagångssätt som tar fasta på vissa egenarter på en plats i relation till en annan kan etablera rum som lyfter fram skillnader i positioner, erfarenheter men också möjligheter. Att platser är multipla, eller bär på multipla rumsligheter frigör dessutom den ”publika konsten” från den ”publika platsen” och tillåter en kritisk rumslig praktik att involvera sig och lokalisera sig på platser som inte nödvändigtvis tillhör ”offentligheten”, eftersom de kritiska rummen uppstår i relation till andra platser och subjekt som i vissa lägen kommer i kontakt med en offentlighet av ett visst slag.

Vad säger detta om kiosken vid Seven Sisters som

en plats för utväxling av erfarenheter och alternativa möjligheter? Och vad kan sägas utgöra det publika i ”publik arkitektur”? I en mening är Clay Station ett typiskt arkitektuppdrag: att vitalisera platsen intill tunnelbanans in- och utgång. Men med den nedstängda och tomma kioskbbyggnaden öppnades en möjlighet att göra något litet, som kunde få stort genomslag. Så uttrycker i alla fall Mat Leung från Assemble det, i en film som ligger ute på Art on the Undergrounds hemsida. Och nog är den nya kiosken en slagkraftig gestalt. Mycket tack vare de färgstarka handgjorda kakelplattorna formade för att hantera och upphöja vardagliga materialiteter, så som den urbana fasadbänken eller den generösa gesimsen som skyddar från ett lättare regn. Men det som särskilt intresserar mig med Clay Station är själva produktionsprocessen och vad den berättar om Assemble och den roll byggandet av arkitektur spelar för deras involvering i olika platser.

Clay Station är inte det första projekt där Assemble lokaliserat den arkitektoniska produktionen till leran eller verkstaden (*workshopen*). De utgör ett material, en plats – ett rum – kontoret vid flera tillfällen använt sig av. Ibland är tillverkningen förlagd till Assembles egna lokaler (*Yardhouse, Clay Station*), ibland till själva byggarbetsplatsen (*A Factory As It Might Be, Clay Station*). I andra projekt utgör verkstaden själva projektet (*Blackhorse Workshop*) eller en del av en mer övergripande rumslig strategi för att skapa nya och stärka redan funna gemenskaper (*Make, Don't Make Do*). Även i de projekt verkstaden är förlagd till platser som ska representera eller exponera Assembles egen oeuvre agerar verkstaden utifrån ett kritiskt engagemang och fortsätter verka som ett rum för utbyte mellan olika subjekt (*How We Build*).

Kanske är ett sådant engagemang allra tydligast i

stadsdelen Granby i Liverpool, och de projekt som Assemble varit delaktiga i sedan 2013. Här handlar det om ett kollektivt byggande av billiga bostäder (*Granby Four Street, 10 Buildings on Cairn Street*) och gemensamhetslokaler (*Granby Winter Garden*) i en kulturellt diversifierad stadsdel, utarmad och nedgången efter decennier av misslyckade förnyelseprojekt. Ombyggnadernas etiska hållning präglas av en gör-det-själva-anda och hushållning av resurser. Det estetiska uttrycket och kvaliteten i de tillägg och byggnadsdetaljer som Assemble tagit fram visar däremot på en gestaltningsmässig precision och omsorg som mer liknar det konstnärliga uppdraget i *Clay Station*. När Assemble tilldelades Turnerpriset 2015 för arbetet i Liverpool använde de utställningen av priset för att säkerställa den utveckling av keramiska produkter som skett på plats i anslutning till ombyggnaderna, och den fortsatta produktionen av dessa i samarbete med lokala gemenskaper i Liverpool genom att lansera en utvidgad kollektion produkter i en fullskalekopia av *The Granby Workshop* på plats i galleriet. Om en ”publik arkitektur” (såväl som objekt som praktik) ska generera ett möte mellan olikheter är det inte enbart en fråga om mellan vilka *slags* olikheter eller i vilken *grad* sådana möten sker. Det är också en fråga om hur, det vill säga vilka *rum* som involveras. Och för att vara verksam i ett rum kan det vara nödvändigt att verka i ett annat. För Assemble – och Granby, blev galleriet inte en plats för ett passivt presenterade av genomförda projekt utan en sammanlänkning av rum för produktion där byggandet fortsatt utforskades som en form av kritisk praktik och publik arkitektur.

Källförteckning:
Assemble. 2017. How We Build. Hinnergrund 55. Red. Fitz, A & Rüter, K. Park Book, Zürich, url: https://art.tfl.gov.uk/projects/underline-assemble/?numPostamp;autocompleteText=&archive=0&action=projects_loop_handler
Jacobs, J. 1992 [1961]. The Death and Life of Great American Cities. Vintage books, New York.
Kopfljar, S. 2017. How to Think About a Place not Yet. Studies of affordance and site-based methods for the exploration of design professionals' expectations in urban development processes. Avhandling Lunds universitet, Lund.
Mouffe, C. 2008. Art as an agonistic intervention in public space. I Art as a public issue: how art and its institutions reinvent the public dimension. NAI Publishers, Amsterdam & Rotterdam.
Rendell, J. 2006. Art and Architecture. A place between. I.B. Tauris, London & New York.
Sandström, I. 2019 Towards a Minor Urbanism. Thinking community without unity in recent makings of public space. Avhandling Lunds universitet, Lund.



Pressbyråns kiosk som fanns vid Vellinge station, flyttades till Duvkolonin, där det idag finns villor. Foto: B Börjesson

Järnvägsområdet i Vellinge

Text: Kaj Persson, redaktör för facebooksidan GamlaVellinge

Stationshuset, Stortorget och affärerna kring torget var Centrum i byn. Före järnvägens tillkomst låg det kring kyrkan och Gamla Torg. När Stortorget anlades på 1940-talet försköts centrum dit. Stationsbyggnaden var vit och hade trappstegsgavlar. Den hade byggts i slutet av 1880-talet och hade ersatt en enklare byggnad 1904. Dörren för resande ledde till väntsalen och till höger fanns en glasdörr till biljettexpeditionen som hade två luckor. Mitt minne därifrån var en lite bister man som inte gillade något velande. Det var ju inte helt lätt det där med "tur och retur" så det blev fel ibland. I telefonkatalogen för Vellinge 1967 finns bland annat dessa titlar vid järnvägen: linjearbetare, banbiträde, lokförare, trafikbiträde, banarbetare,

banvakt, stationskarl, järnvägstjänsteman, järnvägsexpeditör, stationsmästare. Stinsen var förr en person med hög status i samhället.

Till vänster om järnvägsstationen låg Taxistationen och Bensinstationen. Det fanns en offentlig pissoar som luktade vedervärdigt. Det fanns också två småhus nära stationen för anställda vid järnvägen. Ett godsmagasin låg lite längre norrut, där man hämtade större gods. Således minns jag att vi köpt ett skrivbord på postorder från IKEA kring 1963, som hämtades där. Längre norrut mot Perstorpsgatan låg ett godsmagasin (flyttat till andra sidan vägen senare) ett litet lokstall och en vändskiva för tåg och vagnar. Söder om stationen fanns en



Stationskarlar, Foto: Okänd

betväg. Där sträckte sig också perrongen längs Järnvägs-gatan. Som extraanställd vid Posten stod man där med sin postsäck och väntade på tåget för att slänga in den i godsvagnen på rälsbussen.

Till höger om stationen låg Pressbyråns kiosk. "Cal Bolle" sågs ofta stå och prata med "Ester på Backen". De snackade om vad som hänt i byn. Cal kunde berätta om människor han mött i veckan och Ester visste mycket vad folk haft för sig.

Det blev tomma ytor när järnvägen försvann 1971. 1977 var Vellinge Centrumbyggnad med parke-ringsytor invigningsklar. På järnvägsbanken i söder och norr blev det gång- och cykelväg.

Jag har en bild från torget 1950. Min familj med mormor och morfar och familjen Skoog med deras



Stinsen von Essen Foto: Okänd fotograf/ Järnvägsmuseet

tvillingar ska åka tåget till Höllviken. Far har utflyktsfilten under armen. Mor väntar mig. De står utanför Folkandvården nära dagens ICA-butik. Karl-Johan, Putte kallad, hade livsmedelsaffär vid Stortorget till slutet av 1950-talet. Min familj bodde inhyrda i villa Sorrento på Malmövägen.

På den lediga tomten där idag Handelsbanken finns hade Folke Jönsson sitt gatukök, kallad "korkviki-osken". En tjock med mos och bostongurka "me mycke senap" var festmat. Hos Asta Hagerström, i samma hus som två frisersalonger, köpte man vykort och kontorsgrejor. Mitt emot var Apoteket. Fotograf Månsson hade byggt ett litet hus intill. Göthe Nilsson hade cykel- och mopedverkstad med affär i hörnan till Cästis-ingången. Posten låg mitt- emot i det gula tvåvåningshuset som byggts 1938. I samma kvarter låg Claras Bosättning. Torgbaren med Agnes Tynell och Solidarbutikerna. Hos Ag- nes kunde det ibland gå lite vilt till. På Norra sidan låg Matsserveringen, Arnskills frisersalong, en liten livsmedelsaffär och Systembolaget. På själva torget fanns, i hörnet mot Cästis, en telefonkiosk, i övrigt gräs, gångar och fyra träd. De flesta affärer i Byn stängde klockan sex men Systemet stängde klock- an halv sex. Förklaringen var enkel, föreståndarens tåg till Höllviken gick vid den tiden.

Berit-Salongen fanns i Hagerströmhuset. Min syster fick anställning där. Hon hade 175 kronor i veckan 1964. Hon och väninnan Lulle åkte till Klagshamns Folkets Park och dansade på lörda- garna och tog tåget till Västra Klagstorp och gick sen till Klagshamn. Berits man, Cal, tyckte synd om henne och tyckte att lönen var för låg så han gav henne sen pengar till taxi.

1956 flyttade min far sin cykelverkstad med affär till Järnvägs-gatan från Malmövägen, som var genomfarten i byn. Han hade även lite sportartiklar



På väg till Höllviken

Min familj med mormor och morfar och familjen Skoog med deras tvillingar ska åka tåget till Höllviken. foto: privat

och leksaker en tid men det var jobbigt med smorda nävar när det kom en kund och skulle handla. På sommaren kunde man hyra tält och det fanns en tandcykel att hyra. Förre var det inte så ofta man bytte cykel, man renoverade den gamla, till och med var det vanligt att han plockade ner hela cykeln, skickade ramen till omlackering, och satte sen ihop den. Mopederna reparerades också.

Det fanns en biograf vid Järnvägsgatan som hette Casino, och det finns ett Café vid sidan om med samma namn. Det kostade en krona att besöka

denna "bian". Utanför fanns det två stora skyltfönster där man visade aktuell film, och där kunde man också få reklam för kommande film. Innanför kom man först in i en foajé där man löste biljett. I samma lucka var det också försäljning av lite godis. Själva biografen tyckte man var jättestor, men i själva verket var det inte så värst många rader. Det fanns två utgångar, en som utmynnade i Järnvägsgatan vid sidan om ingången. Den andra var på vänster sida av lokalen och gick man ut där så hamnade man på gården där det fanns dass och pissoar. Fadern till en av mina lekkamrater jobbade vid

stationen. Järnvägen hade firat något jubileum då man hade monterat någon slags smällare på spåren vid stationen. Det var röda, runda tingsstar som exploderade då tåget kom. Man hade väl inte fått bruk av alla för kamraten hade upptäckt att det fanns ett lager kvar. Det var bara att vänta tills ingen av personalen befann sig i rummet och då smög vi oss in och la beslag på ett antal av dem. Nu var frågan var de skulle placeras för att vi skulle se effekten utan att någon kom på oss med att ha stulit dem. Stationsområdet var stort så vi drog oss norrut. Det small bra. Stationsfolket fick naturligtvis reda på det så det blev förhör. Vad jag minns blev det mest kamraten som fick lida för det.

I skolan hade vi skurlov ett antal måndagar varje termin. Det städades i skolsalarna dessa dagar. Ett stående inslag dessa lediga dagar var att ta tåget in till Malmö för att gå till Simhallsbadet. Två lekkamrater hade lärt sig simma på simskola där, redan i sexårsåldern. Deras mor som var ensamstående och jobbade tyckte att de skulle lära sig simma eftersom de vistades utan henne på badstranden i Kämpinge. De hade fått lära sig att själv ta tåget till Malmö och gå till simhallen då de var sex år. Nu hade de lärt sig simma. Efter simningen i simhallen var vår rutin att vi gick till en korvkiosk på väg till tåget. En varm korv med bröd var det som gällde. Rentvättade och mätta gick vi till stationen vid Södervärn och väntade på tåget hem. Dagens äventyr kostade en krona och tjugofem öre plus resa.

Hela byn var lekplats för oss som växte upp då. Vi drog omkring i Byn på olika ställen. Vi upptäckte och sökte oss till nya intressanta platser, och vi utmanade ägare av hus och mark. Lekplatser hade vi hört talas om i Malmö.

Det fanns vanningen, vattenhålet i korsningen Mal-mövägen-Kompanigatan, både sommar och vinter. Det fanns Lindesgården med den stora parken runt

om med betydligt fler fruktträd än nu, stengärde runt om och hasselnötsbuskar.

Vi hade tomten vid Spritfabriken vid Perstorpsgatan där även Vellingebäcken flöt in. Pileallén upp mot Herrestorp var populär inkl de översvämningar som frös till på vintern. Vi höll till på byggarbetsplatserna i närheten - mycket spännande. Det fanns inga stängsel runt byggena på den tiden utan det var fritt fram. Visserligen satt det skyltar "endast i målsmans sällskap" men de ansåg vi oss inte berörda av. Vi var ju vana vid byggena och behövde inga målsmän med oss. Det byggdes på Storgatan och Ängavägen, vilket var närmast för oss.



Barn som leker på Lindesgården, foto: privat

På sommaren och vintern var det Ängarna, tre kilometer västerut ner mot Foteviken, som gällde. Det hände att vi gick ner där men oftast var det cykel som gällde. Sommartid var det kor, hästar, fågelbon, Bäckan, influtet virke, kojor, fiske och båtar som drog oss. På vintern var det ishockey på lagom stora vattensamlingar och "långfärds-kridsko" ut till Holmen.

Pileallée fanns det några stycken, en av dem var den längs Ängavägen där flera var bra att bygga kojor i. De var ihåliga och skröpliga men vid liv. Man förundrade sig redan då hur seglivade de var.



Järnvägsområdet Foto: B Börjesson

Österut gick en annan allé med ett dike intill. Här var ännu bättre att bygga kojor. Här höll även Byns pågar från östra delen till. Det gick i regel fredligt till när vi möttes. Det var mer fråga om nyfikenhet på dem och vad de höll på med.

Karrosserifabriken var ett ställe som var spännande. En jämnårig bodde i bostaden som hörde till. Järnvägsområdet var också spännande. Det fanns till och med en vändplats för tågen. Gjuteriets tomt (där brandstation och två bostadshus finns idag) med diverse byggnader, gjutna grejor och sandföråd var mycket intressanta.

Kompanigatans förlängning norrut från Perstorsgatan kom till på 1960-talet. Dessförinnan var det vildvuxet och ett tillhåll för oss pågar. Det var den vilda tomten väster om Spritfabriken. Där hade

varit kolonilotter och det låg ett litet tegelhus som någon hade höns i. Vellingebäcken kom in till samhället här norrifrån och det fanns ett grovt galler in till cementrören som sen gick vidare under Svarta stigen förbi vanningen.

På den vilda tomten höll ibland byns ”fyllehunnar” till. En dag fick vi för oss att retas med dem. Antagligen kastade vi något på dem för gubbarna för efter oss. Vi sprang iväg. Det var mycket gott om ”nällor” så vi brände benen allihopa. En av fyllegubbarna föll i jakten på oss och vi såg honom krypa omkring bland nässelstånden. Vilken syn! Då var vi borta. Speciellt den minste av oss, Olle, fick bli omplåstrad efteråt med lindrande mediciner.

När man på 1950-talet gick och handlade matvaror plockade man inte varorna själv utan stod i kö och





Det sista tåget från Vellinge 1971, Foto: Kjell Wihlborg

blev expedierad och fick vänta på att expediten hämtade fram och eventuellt vägde upp varorna. Det gav tillfälle att prata med folk som stod intill och i kön. Kön på Systembolaget minns man.

På stationsområdet och på tågresan eller bussresan gavs tillfälle att träffa andra människor. Man stod också och väntade på att tåget skulle passera och att järnvägsbommarna skulle gå upp. Det fanns fler gemensamma evenemang så som först maj-firande, majbål, Folkets Parks dansbana och nöjestillställningar, etc. Månadsmarknader fanns också. Auktioner förekom på gårdar runtomkring.

På Östergatan låg Hans Jönssons hus, byggt från 1888 och framåt. Förutom bostad hade det i huset varit spannmålsfirma, elverk, frisör, bad, fotoateljé, mangelbod, bibliotek, arbetsförmedling, livsmedelsaffär. Innan kommunkontoret kom till i Lindesgården sköttes administrationen från Jönssons kontor eftersom han höll i mycket som gällde kommunen. Jönssons hus är rivet och ersatt med ett tvåvånings bostadshus med affärslokal i bottenplanet, apotek för närvarande.



Foto: B Börjesson

Mittemot, på järnvägsområdet där idag parkeringen finns låg Betvägen och även Andersson och Mattsons maskinförsäljning för länge sen. Intill hade Börjessons sitt första kontor till trä-, kol-, koks- och byggnadsvarufirman. Det var Anders Börjesson som byggde det 1888. Längs

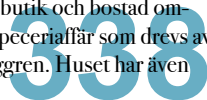
Börjesgatan byggde de spannmålsbyggnad, silos, med mera på 1920-, 30- och 50-talet. Silosbyggnaden är ersatt av byns "höghus", byggt i slutet av 00-talet. Spannmålsbyggnaden är fint omgjord till kontor och har ett antal hyresgäster.

Vid Östergatan låg Hans Mårtenssons klädes- och tygaffär, startat 1890. Branschen var textil, syateljé, tillverkning av likkistor, möbeltillverkning. Hans var även snickare och byggmästare. Hustrun Karna skötte manufakturen och anlidade kvinnor på byn som sydde åt firman. I samma hus fanns järnhandel med jordbruksredskap och husgeråd startat vid samma tidpunkt.

Byns pampigaste affärshus, vid Östergatan, byggdes 1906 för bagare Pettersson.

Företag som kom till byn var Sockerbruket 1892, Magnus Larsson smides- och mekanisk verkstad 1893 med skördemaskiner, mm. 1903 startade Vellinge Spritfabrik. 1917 startade Elverket. Ett epidemisjukhus byggdes 1914. 1910 startade en mekanisk verkstad med gjuteri där olika företag avlöste varandra. Störst var Ljungmans verkstäder (bensinpumpar) 1925 (-1938), med som mest 200 anställda. Andelsmejeriet, som 1952 blev metallindustri, byggdes 1898.

Vid Mejerigatan, som går parallellt med järnvägen, finns ett hus som haft ölförsäljning och inrymt plåtslageri plus bostad. Ett annat har haft slakteri plus bostad men även inrymt stall för hästar till körslor. Ett hus var en gång smedja plus bostad, hade plåtslageri plus bostad, hade måleriverkstad plus bostad och har även inrymt basar. Ett hus har inrymt kafe, uthyrningsrum, charkuteri, stenhuggeri och bostad. Bagaremästare Karl Bauer byggde sitt bagare med tillhörande butik och bostad omkring 1890. Det fanns en speceriaffär som drevs av en banmästare Anders Berggren. Huset har även





Vykort från ca 1930, kv. Tonfisken med Järnvägsgatan och Bankgatan på vardera sidan och det som blev Stortorget i mitten

inrymt skrårideri. Huset närmast flerfamiljshuset har varit Missionshus. Där var det rätt stor aktivitet förr. På Mejerigatan 7 tillverkade man möbler som såldes i affären och på beställning. Elverkets hus uppfördes 1927. Där var kontor och kamrersbostad. Elverkets hus blev förskola sen Sydkraft tog över verket på 1970-talet.

Vid Rosengatan ligger ett hus som varit fotoateljé, elinstallationsfirma och bostad. Sen ligger några hus som inrymt läkarmottagning, vagnmakeri och bostäder. Många av dem känns väl igen fortfarande jämfört med gamla bilder.

De två första husen i kvarteret Tonfisken mellan Järnvägsgatan och Bankgatan, centrala byns ”affärskvarter” byggdes år 1900. Det var det huset som blev järnaffär och huset där den första urmakaren installerades sig, alltså utmed Östergatan.

Huset däremellan kom inte till förrän 1938. 1910 byggdes huset där Wellingehuset finns idag. Där har varit manufakturaffär, fotoaffär, sybehörsaffär, cykelaffär, post och matservering! Hagerströmhuset byggdes också kring år 1900. Där var affärer för papper, kött, järn, konsum, frisör, blommor och handarbete. Brobergs hus kom 1914 och inrymde herrekipering, möbelaffär och skoaffär. Sen dröjde det till 1927 då Casinohuset byggdes med bio, kafé, frisör, barnbeklädnadsaffär.

A BÖRJESSONS SPAN

Börjessons 1

PRIS

Beställning

TRISALL

P





NNMÅLSAFFÄR

Artikelförfattaren Kaj Persson tillsammans med Konstkiöskas Christel Lundberg. foto: Peter Dacke



Ansiktsmasken som användes vid Postrånet på Simrishamnbanan, CC BY-NC-ND, Foto: Hanna Nydahl/Postmuseum

Det stora tågrånet

Text: Michael Holst, chef för lokförarna SJ AB

Historia om när Hvellinge fick järnväg. Redan 1886 gick det tåg mellan Malmö-Trelleborgs Övre via Kulladal, Vintrie, Västra Klagstorp, Tygelsjö Hököpinge innan ankomst Vellinge och efter ett kortare uppehåll i Vellinge kunde man åka vidare till Håslöv, Skegrie och Skytts Tommarp innan man kom fram till Trelleborgs Övre. Men snart skulle Vellinge bli en knutpunkt så den 21 oktober 1898 tog järnvägsaktiebolaget HSFJ (Hvellinge-Skanör-Falsterbo-järnväg) initiativ på att börja bygga Sträckan till Skanör och Falsterbo, via byarna Åkeshög, Kungstorp, Fotevik och Ljunghu-

sen, den blev 18 km lång och stod färdig den 18 Maj 1904 och vid färdigställandet hade sträckan kostat svindlande 545 000 Riksdaler.

Alla stationshus på sträckan hade trappstegsgavlar och var byggda i tegel, arkitekten för dessa fantastiska stationshus var ingen mindre än domkyrkoarkitekten Theodor Wählin.

Det ursprungliga stationshuset uppfördes 1886 och revs 1902. En ny stationsbyggnad uppfördes 1903 av byggmästare Olof Lindahl i samma stil

som Falsterbo. Arkitekt Theodor Wählin ritade samtliga stationshus utmed linjen mot Falsterbo. Första veckan i september 1971 revs stationshuset till förmån för nuvarande Vellinge centrum.

Alla intäkter från järnvägen, framför allt under de starka sommarsäsongerna av passagerare till Skanör-Falsterbo gick åt till att finansiera driften, dock räckte inte pengarna utan bolaget gick i konkurs den 1 januari 1920 och all passagerartrafik drogs in men posttransporterna fortgick framgent. Men den reguljära trafiken skulle komma att fortsätta med ett annat bolag, nämligen Malmö-Trelleborgs järnväg (MTJ) som redan 1886 bedrev linjen Malmö-Trelleborg på samma bana som Malmö-Ystad Järnväg (MYJ) körde på mellan Malmö Västra station och Södervärn där den sedan vek av söderut och gick till Trelleborgs Övre station via Vellinge. Sträckan Malmö Södervärn Trelleborg via Vellinge skall inte förväxlas med Kontinentalbanan som byggdes av Malmö-kontinentens järnväg (Mkontj) 1898 för gods och passagerartrafik till färjeläget Trelleborg-Sassnitz. Anledningen till att man byggde en ny bana till Trelleborg var att man ansåg att banan via Vellinge höll för låg standard.

Men som sagt så fortsatte passagerartrafiken till Vellinge från 1920 av (MTJ) till 1924 då man nybildade Hvellinge – Skanör – Falsterbo nya järnvägsaktiebolag, detta bolag svarade för driften fram till den 1 juli 1943 då företaget en gång gick i konkurs och köptes upp av staten. Men linjen blev olönsam och lades ner helt den 23 augusti 1971 tillsammans med MTJ-sträckan Vellinge-Malmö Södervärn, spåren revs upp under 1971 och 1972 och såldes till högstbjudande.

Sveriges järnvägshistoria började något senare än övriga Europas, det omnämns årtalet 1856 som startskottet för bygget av den första ånglokssträckorna efter ett beslut av riksdagen 1854. 1862



1925 lades Åkeshögs station ner och ersattes med Höllvikens station. Foto: Okänd fotograf/Järnvägsmuseet



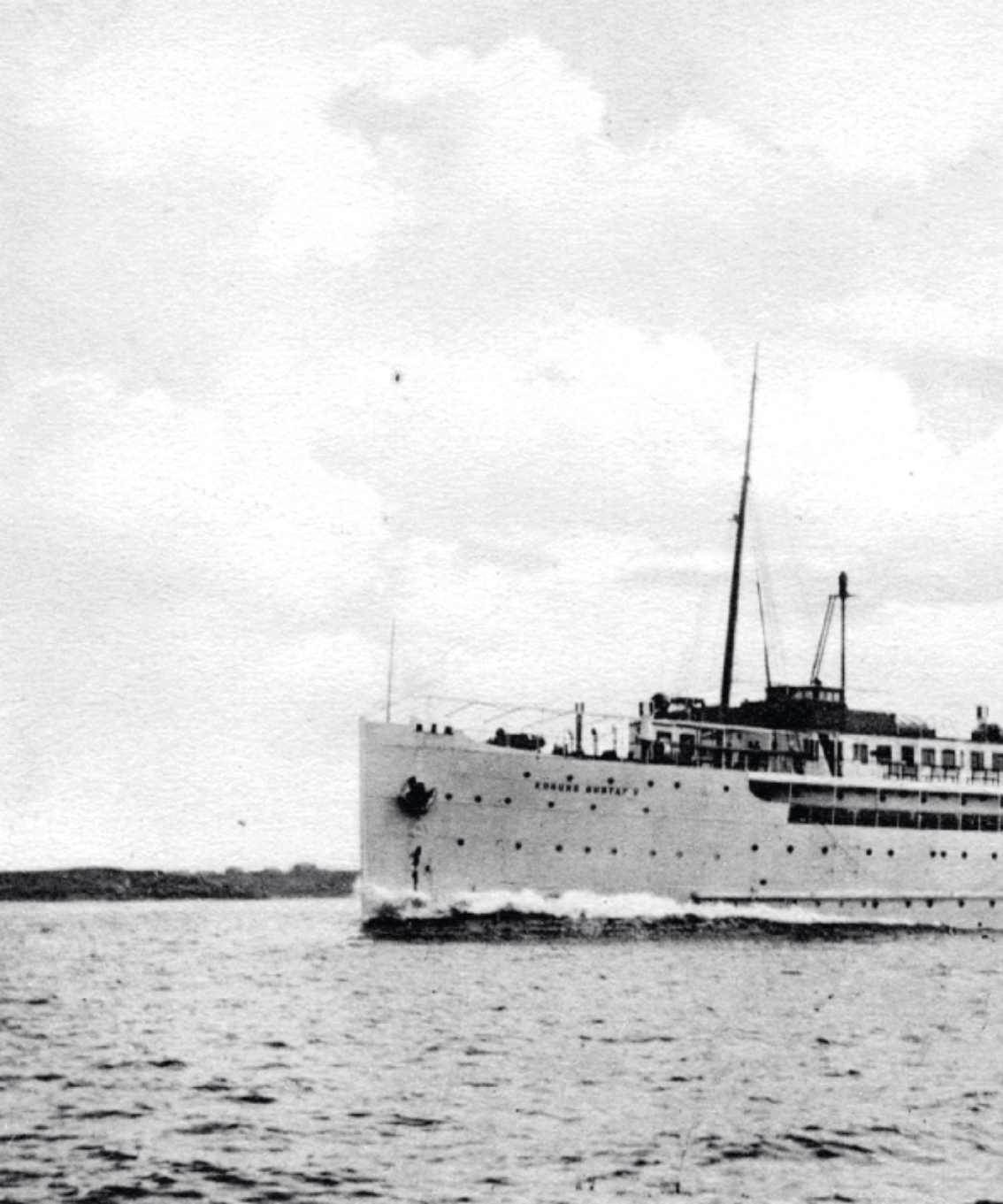
Sträckan Malmö Västra-Malmö Södervärn lades ner 1955
Foto: Okänd fotograf/Järnvägsmuseet

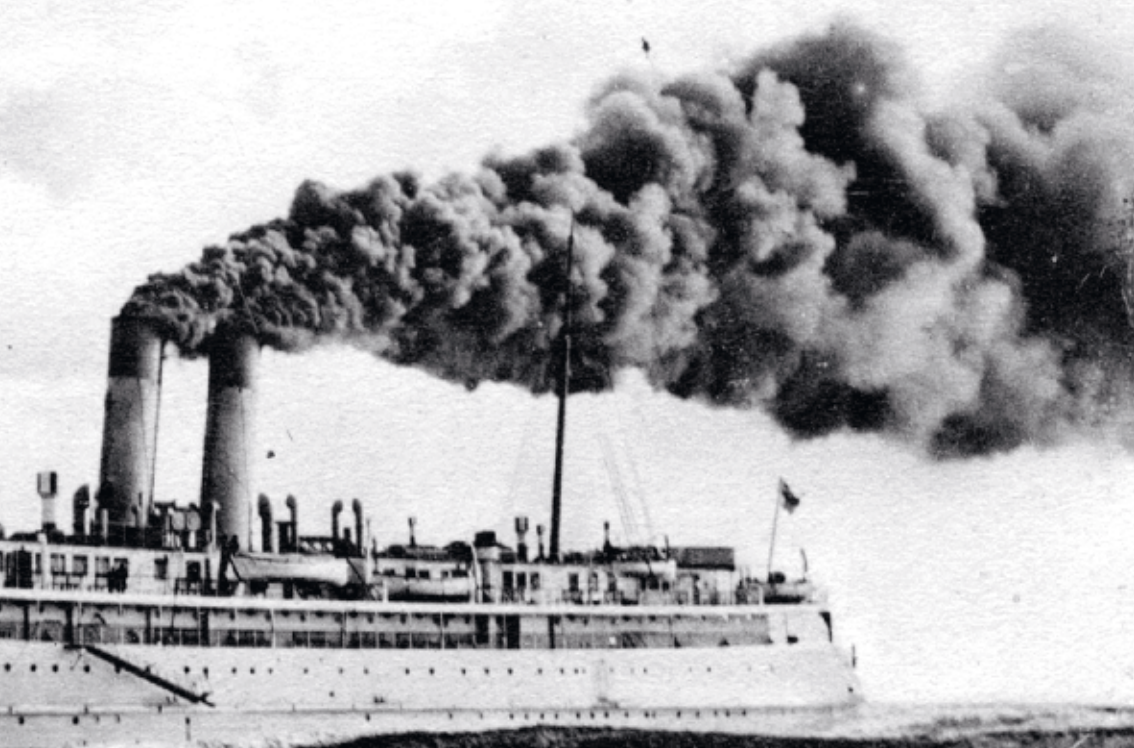


Sträckan Vellinge-Trelleborgs övre lades ner 1960
Foto: Otto Ohm/Järnvägsmuseet



Sträckan Vellinge-Trelleborgs övre lades ner 1960
Foto: Otto Ohm/Järnvägsmuseet





Trelleborg-Sassnütz ångfärja Foto: Okänd fotograf/Sjöhistoriska museet

stod sträckan Stockholm-Göteborg klar och två år senare trafikerade man Malmö-Stockholm. Skulle man kunna jämföra järnvägens betydelse för samhället med dagens internet så hade järnvägen en betydligt större nytta för samhället, plötsligt kunde människor och varor transporteras över "hela" landet, privatbanor byggdes som anslöt till stambanor runt om på landsbygden, järnvägshotell och restauranger ploppade upp överallt där tåget angjorde. En för oss bekant privatbana var den mellan Ystad och Malmö, den så kallade "grevebanan" Redan 1860 började godsherrarna diskutera byggandet av sträckan, dock utgick inga bidrag från staten då beslutsfattarna på den tiden tyckte att regionen var så rik så att man själva skulle finansiera banan. 1874 invigdes banan och alla godsherrar fick en egen station i anslutning till godset.

Inte allt var trevligt med tåg på den tiden, nämnas bör att landets mest omtalade tågrån ägde rum i Skåne den 18 Mars 1907 mellan Staffanstorp och Djurslöv. Axel Fors tillsammans med sin kumpan Johan Friberg hoppade ombord på tåget och tvingade sig till en postsäck, det visade sig att säcken innehöll 5000 kronor som också blev bytet, övrig post slängdes i Segeå. Tragiskt i denna händelse är att postiljonen blev skjuten med tre skott i ansiktet men överlevde. Postiljonen fick dock leva till 1949 med kulorna kvar i huvudet då dessa vid tidpunkten för rånet inte gick att operera bort.



Ansiktsmasken som användes vid Postrånet på Simrishamnbanan, CC BY-NC-ND, Foto: Hanna Nydahl/Postmuseum



Röntgenplåt av Almén's skalle, ur Postmuseums arkiv



De tre kulorna som plockades ur Almén's skalle efter hans död, CC BY-NC-ND, Foto: Hanna Nydahl/Postmuseum



Hamnaren som Almén bar med sig i självförsvår då han återgick i tjänst efter rånet, CC BY-NC-ND, Foto: Hanna Nydahl/Postmuseum

Källor: Wikipedia, Barvakt.se samt kollegor på SJ AB som minns samt det material som finns sparad på SJ AB.

Malmö—Trelleborgs Jernväg.

Den 28 dennes öppnas Malmö-Trelleborgs jernväg för allmän trafik, och kommer följande tidtabell för bantåg att tillämpas fr. o. m. samma dag, nemligen:

Ned.

N:o 1. N:o 3. N:o 5.

Persontåg Godståg Persontåg
alla alla alla
dagar. dagar. dagar.

Afg. fr. Malmö	8.12.	1.22.	7.12.
Ank. till Södervärn	8.22.	1.22.	7.22.
" " Wintrie	8.22.	2.11.	7.21.
" " Tygelsjö	8.22.	2.22.	7.22.
" " Hököpinge	9.1.	2.22.	8.1.
" " Hvellinge	9.11.	2.22.	8.11.
" " Håslöf	9.22.	3.11.	8.22.
" " Skegrie	9.22.	2.22.	8.22.
" " Trelleborg	9.22.	3.22.	8.22.

Upp.

N:o 2. N:o 4. N:o 6.

Persontåg Godståg Persontåg
alla alla alla
dagar. dagar. dagar.

Afg. fr. Trelleborg	6.12.	10.12.	5.2.
Ank. till Skegrie	6.22.	10.22.	5.12.
" " Håslöf	6.22.	10.22.	5.22.
" " Hvellinge	6.22.	10.22.	5.22.
" " Hököpinge	6.22.	11.11.	5.22.
" " Tygelsjö	7.2.	11.22.	6.2.
" " Wintrie	7.11.	11.22.	6.12.
" " Södervärn	7.21.	11.22.	6.22.
" " Malmö	7.22.	12.12.	6.22.

- Anm.** 1 o) Vid **Fosie** hållplats få resande på- och afstiga bantågen. I sistnämnda fall bör den resande tillsäga konduktören derom innan tågets afgång från närmast föregående station. Mera resgods, än som bekvämt kan medföras i kupéen, får ej tagas till eller från denna hållplats.
- 2 o) **Tur- och returbiljetter** säljas från **Malmö, Södervärn och Trelleborg** till alla stationer inom Malmö-Trelleborgs jernväg; hikaledes säljas tur- och returbiljetter från **Fosie, Wintrie, Tygelsjö, Hököpinge, Hvellinge, Håslöf och Skegrie** till **Malmö, Södervärn och Trelleborg.**
- 3 o) Tur- och returbiljett gäller från och med den dag den köpts till och med nästa söckendag. Halfva tur- och returbiljetter säljas ej, men få två barn under 12 års ålder resa tillsammans på en hel sådan biljett.
- 4 o) **Fraktgods i vagnlast** till eller från Malmö-Trelleborgs jernvägs stationer får tillsvidare, under en kortare tid, ej expedieras vid Malmö station, utan skall allt dylikt gods expedieras till eller från Södervärns station.
- Malmö i April 1886.

Trafik-Chefen.




Talen inom ram angifva tiderna från och med kl. 6 på aftonen till och med kl. 5.22 på morgonen.

Bild: Ur Bilder i Syds arkiv, annons för Trelleborgs Järnväg, införd i Snällposten den 27 april 1886.

Lilla Torg, Vellinge



 Placering av tillfällig Konstskiosbyggnad (höjd 2700mm längd 3600mm bredd 2700mm)

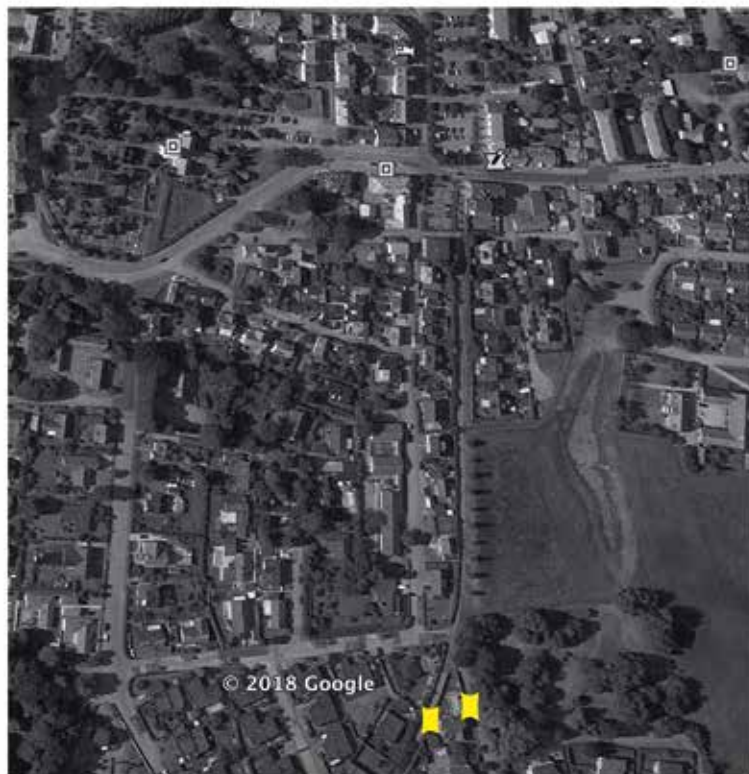
 Placering av skyltar på lyktstolpar med historiska fotografier från Vellinge f.d. järnvägstation (höjd 600mm bredd 800mm) Fotografierna görs på företaget Blinkfyrrar i Staffanstorps enligt Vägverkets standard för uppbängning av skyltar.

Cykelbanan, Spritfabriken, Vellinge



Placering av 1 st skylt med historiskt fotografi av destinationen Södervärns Station i Malmö (bredd 800mm x höjd 600 mm). Skyltarna placeras cirka 3 meter över mark. Skyltarna görs på företaget Blinkfyrrar i Staffanstorps enligt Vägverkets standard för upphängning av vägskyltar.

Vellinge, cykelbanan



Placering av 2 st skyltar med historiska fotografi av destinationen Trelleborgs Station och Falsterbo Station (bredd 800mm x höjd 600 mm). Skyltarna placeras cirka 3 meter över mark. Skyltarna görs på företaget Blinkfyrar i Staffanstorp enligt Vägverkets standard för upphängning av vägs skyltar.

Konstkiosk, Järnvägsgatan, Vellinge



Placering av 8 st skyltar med fotografier av konstnär Juan Carlos Peirone från projekt Paraway. Urformen för en bakugn som byggts tillsammans med lokalbefolkning världen över är motivet på skyltarna, som även innehåller platsernas koordinater. (mått 600mm x 600 mm)





Foto: Ur-fartøjsmuseets arkiv






KONSTKIOSK PRODUCERAS MED STÖD AV

KULTURRÅDET



 **POSTMUSEUM**