

# Om bröderna Eric(s)on

Lennart Améen

John Ericsson och Nils Ericson känner vi som namnen på ett berömt brödrapar. Olika uppfinningar och tekniska konstruktioner lämnade deras respektive ritbord i strida strömmar. Det mesta de gjorde blev ju till synnerligen nyttiga ting. Så alldeles lika var ändå inte de två, och de ägnade sig också åt ganska skilda problem. Om John vet vi, att han hittade på snillrika saker som propellern, krigsfartyget Monitor och loket The Novelty. Hur och var hans trafikmedel nyttjades sedan de väl visat sig funktionsdugliga var han dock påtagligt likgiltig för. Lika ointresserad var han av sin fysiska omgivning och kunde långa perioder helt avstå från att lämna sitt hus. Ivar Lo-Johansson berättar i VI 1969:25 att John Ericsson bott flera årtionden i New York innan han för första gången såg den berömda Brooklynbron. Central Park besökte han aldrig.

Med Nils Ericson var det något annorlunda. Hans sjöfartsintresse var inte lika inriktat på framdrivningsmaskinerier utan han sysslade mer med båtarnas trafikleder, kanalers och slussars inplacering i terrängen etc. På sådana insatser blev han övermekanikus vid Trollhätte Kanalverk. När svenska staten på 1850-talet skulle lägga upp ett stambanenät blev Nils Ericson den självskrivne tekniske ledaren, som fick nära nog fria händer att välja vägar för järnvägslinjerna genom den oroliga svenska topografin. Några lok att trafikera bannorna med lär han dock inte ha byggt. Mindre känd är kanske Nils Ericson som stadsbyggare, men han gjorde faktiskt en remarkabel insats såsom konstruktör av nya stadsplaner åt brandhärjade städer. I t.ex. Vänersborg och Gävle präglar delta ännu stadsbilden.

Man far nog inte mycket vilse när man vågar påståendet att det fanns en systematisk skillnad mellan Johns och Nils' genialitet. John räknas väl som den större av de två, men hans intressevärld saknade uppenbarligen rumsdimension. Kuggars sätt att gripa i varandra och överföra krafter fann han intressant, men var och i vilka relationer på jordytan detta ägde rum brydde han sig inte mycket om. För Nils däremot, utspelades antagligen det tekniska dramat på en kartbild, en inre kartbild, som tydligt visade honom att några av de svåraste hindren för utveckling och framåtskridande utgjordes av långa avstånd mellan ting som borde bringas i varandras närhet och verka i förening.

Av allt att döma tycks de flesta människor liksom Nils och John kunna klassas såsom rumsligt medvetna eller inte. Detta är kanske som att ha sångröst eller vara utan, det är inte möjligt att göra om en människas begåvningsutrustning. Med träning kan man emellertid nå långt och även den rumsligt omedvetne eleven kan bli en god geograf om han bara får lite extra hjälp

med att hitta den spatiala problematiken hos de frågor som aktualiseras i undervisningen. Det blir alltså viktigt att läraren observerar elevernas olikhet på detta område, och när han går att utveckla en spatial aspekt på något undervisningsavsnitt bör han inte vara rädd, att också förklara för dem det ej är uppenbart, att nu rör det sig om ett åkt geografiskt resonemang.

Alla vet vi att i skolämnet geografi har ständigt inrymmts åtskilligt kunskapsstoff som saknar eller har svag spatial anknytning. Tänk bara på hela den ekonomiska sektorn, vilken fick handhas av geografin så länge ekonomi var okänt som schemaämne. Lättare har det naturligtvis inte blivit sedan geografin i nya skolan integrerats i rubriker som orienteringsämnena, samhällskunskap och naturkunskap. Här gäller det verkligen att hålla huvudet kallt och att inte integrera så våldsamt att de rumsliga beräkningarna alldeles drunknar i allmänt kulturrunds snack. Motsvarande risk finns i samma mån på den naturvetenskapliga sidan.

Av den utomstående kan väl det sagda uppfattas som ämneshögfärd och försök till nedvärdering av »konkurrerande» granndiscipliner. Sådan är ingalunda avsikten. Vad saken ytterst gäller är att varje ämne bör få chansen att på de lägre skolstadierna ordentligt visa vad det har för resurser innan det integreras och kompliceras samt att man därvid observerar att alla elever inte är lika mottagliga för det enskilda ämnets kunskapsbudskap.

Om vi nu misstänker att både lärare och elever på många håll sysslar med s.k. geografi utan att få med så värst mycket av vad som ovan kallats ämnets kunskapsbudskap, var är det då systemet brister? Ja, kanske är felet, att man inte tillräckligt tar vara på de möjligheter som bjuds hos de små skolbarnen. Tioårsåldern är en epok då den mänskliga hjärnan är receptiv och då det i allmänhet är tacksamt att diskutera rumslighet. Cole och Beynon heter två engelsmän som tagit fasta härpå och författat ett verk med titeln *New Ways in Geography* (se särskild anmälan i recensionsavdelningen i GN nr 3 1969). De visar med en mängd illustrationer hur man kan uppöva bl.a. barnens kartkänsla, använda koordinatnät på ett lättfattligt sätt m.m. För elever av Nils-Ericson-typen ger sådana övningar kanske inte så mycket utöver vad de själva kommit på, och frågan är därför om det inte är John-Ericsson-typen man i första hand har chans att påverka och något fånga med dessa speciella läromedel just i den lämpligaste åldern. Sedan den grunden lagts väl öppnar sig större möjligheter till meningsfulla ämnesintegrationer i de högre klasserna.