

GEOGRAFISKA NOTISER

*MEDLEMSBLAD
FÖR GEOGRAFILÄRARNAS
FÖRENING*

I N N E H Å L L:

Helge Nelson: »Geografiskt område».

C. E. Nordenskjöld: Ekonomisk geografi med varukännedom vid handelsgymnasierna.

Erik Brännman: Filmbilden i geografiundervisningen.

J. Westin: Till huvudlärare i geografi.

Dagsaktuell geografi:

Sven Björnsson: Afrikas nya transportleder.

Meddelanden:

Geografilärarnas riksmöte i Göteborg 17—19 juni 1943. — Södra kretsen. — Östra kretsen.

N:r 2 1943

J U N I

ÅRGÅNG I

Nyheter från Norstedts

Världskarta

av Furuskog, fysisk karta i van der Grintens projektion. Skala 1 : 20 000 000, format 215×170 cm.

Uppf. på väv med stavar exkl. skatt 52.— kr.

Karta över Europa

av Ehlin-Söderlund, natur- och kulturgeografisk karta. Skala 1 : 2 500 000.

Utkommer till höstterminens början.

Karta över Bibelns länder

av Furuskog, fysisk karta. Skala 1 : 2 000 000.

Utkommer till höstterminens början.

Filmbilder

ett stort urval bildserier för Geografi — Kristendom — Historia.

Filmskiptikon

av Zeiss-Ikons fabrikat, Aviso II.

Pris inkl. skatt 376.— kr.

Kartor och filmbilder
sändas till påseende.

P. A. NORSTEDTS & SÖNER

Skolavdelningen

STOCKHOLM

GEOGRAFISKA NOTISER

MEDLEMSBLAD FÖR GEOGRAFILÄRARNAS FÖRENING

Redaktion: H. NELSON (ansvarig utgivare), K. E. BERGSTEN, S. NORLINDH,
S. SWEDBERG, THEKLA THUNBERG, J. WESTIN.

Redaktionens adress: LUND.

Årgång I.

Juni 1943.

N:r 2.

»GEOGRAFISKT OMDÖME»

En gång satt jag i samspråk med en välkänd författare, som var intresserad av det judiska problemet. I hans diskussion av detsamma framlyste tron att världens judar till avsevärd del kunde koncentreras till Palestina. Han resonerade utan tanke på eller vetskap om landets möjligheter härför.

Ett litet område, mindre till utsträckning än Småland — 26.000 km² — ett stepp- och halvöken-land där odlingen till stor del måste drivas med konstbevattning, ett land utan kol, olja och vattenkraft skulle kunna uppta en väsentlig del av jordens — för några år sedan — 15—16 miljoner judar! Redan har Palestina över 1¹/₂ miljon invånare, varav araberna utgöra en knapp majoritet i förhållande till de hastigt inströmmande judarna, som väl i hög grad ägnat sig åt trädgårdsodling (palestinaapelsinerna!) men i lika hög grad måst industrialiseras, koncentrerats till äldre orter eller skapat nya, t.ex. Palestinas största judestad, Tell-Aviv.

Det nämnda exemplet på en f.ö. högt kultiverad svensk mans bristande geografiska omdöme kan anses ganska typiskt för bristen på geografiskt tänkande i allmänhet hos svensken. Han saknar kunskap om geografiska storleksförhållanden inom och utom sitt eget land.

De metodiska anvisningarna till undervisningsplanerna för de allmänna läroverken innehålla bland de många välformulerade målen för skolans undervisning, — som tyvärr blivit en till stor del ouppfylld önskan på grund av den bristande tiden för ämnet och dess handläggning av ej kompetenta lärare — såsom främsta mål lärjungarnas förvärvande av »geografiskt omdöme».

Detta innebär förmågan av att associera ej blott natur- och kulturelement inom ett geografiskt område med varandra, att förstå den mänskliga odlingens beroende av naturliga förutsättningar m.m., som

de metodiska anvisningarna rätt och riktigt framhålla, utan också att få en konkret jämförelse och en levande bild av länders och områdets karaktär, storhetsförhållanden och utvecklingsmöjligheter utom Sverige. Ett hinder härför är att kunskapen om Sverige är klen. Det kan nu en gång för alla ej hjälpas att kunskaper glömmas. Vad som inhämtas av fakta vid unga år på folkskolans stadium rörande vårt land behöver nödvändigt repetition och fördjupning inom realskolan, ej blott i form av en näringsgeografisk överblick utan såsom regional geografi. Det är en allmän pedagogisk erfarenhet att folkskolans lärokurser glömmas och bli en svag grund att bygga på, om ej tid lämnas i realskolan för en utbyggnad av dem. Då kännedomen om Sveriges geografi är det konkreta jämförelsemedlet för föreställningen om utlandets, blir det bl.a. nödvändigt att hos lärjungarna fastslå några geografiska områdens eller faktors storlek för att ge nödvändiga associationer och föra fram till geografiskt tänkande.

Ett av Europas tätast befolkade områden, Belgien, har ungefär samma yta som Småland. Tack vare sitt kol, sin industri och gynnsamma jord hyser det över 8 milj. invånare mot icke 600.000 i det karga svenska landskapet.

Vi kunna förflytta oss till den ej mycket större lombardiska slätten och möta här ett ännu tätare befolkat område tack vare en ypperlig jord, en högre temperatur, som tillåter majs och ris att trivas, och på grund av Alpernas vattenkraft, som givit upphov till en stor industri, vilken skapat ännu större städer än Belgiens. Vi gå ännu längre åt söder och finna i Nilens triangelformade delta ännu ett område av Smålands storlek, där 90 % av Egyptens 16 miljoner människor bo. På grund av Nilens översvämningar och det subtropiska klimatet har här ett övervägande åkerbruksidkande område, främst genom bomullsodlingen, nått en folktäthet som överträffar den industrialiserade lombardiska slättens och det ännu mer industriella Belgiens. Den är omkring 25 gånger större än Smålands. Det anförda är en rad exempel på hur olikartade naturförhållanden ge väsentligt olika existensbetingelser för människorna och möjliggöra en mindre eller större bosättning och folktäthet. Men de utgöra också i sin enkla utformning ett exempel i geografiska associationer och geografiskt tänkande. Utgångspunkten har i detta fall varit ett svenskt landskaps storlek och folkmängd. Hemlandskapet är ett av de geografiska områden, som ofta kan användas vid geografisk jämförelse. Två andra äro Sveriges och Europas storlek och folkmängd. Klokt använda äro dessa tre geografiska områden nästan tillräckliga för att vid behandling av

olika delområden av jorden ge en konkret föreställning om dessas politisk- och ekonomisk-geografiska vikt och betydelse.

Detta pedagogiska grepp låter så enkelt att det likaväl kunde vara osagt. Men ett mångårigt censorsskap har lärt mig att denna väg till geografiskt tänkande och geografiskt omdöme många gånger är försummad. Jag har vid förhören i studentexamen fått utmärkta framställningar av ett områdes natur- och kulturförhållanden i deras inbördes samband, men när frågan uppställts om detta områdes storlek, folkmängd och produktion i förhållande till vårt eget lands och därmed också om dess geografiska betydelse och utvecklingsmöjligheter, då har det geografiska omdömet ofta slagit slint. Detta beror ej på att siffrorna ej inpräntats och, som ofta skäligt är, sedan glömts, utan därpå, att de *ej associerats* samt att *kartan* ej använts till ständiga jämförelser för att nå fram till det geografiska omdöme, som betecknas som geografiundervisningens främsta mål och skall utgöra den viktigaste vinsten för den blivande medborgaren av skolans geografiundervisning.

HELGE NELSON.

EKONOMISK GEOGRAFI MED VARUKÄNNEDOM VID HANDELSGYMNASIERNA

NÅGRA SYNPUNKTER OCH ÖNSKEMÅL.

Målet för undervisningen i ekonomisk geografi med varukännedom vid handelsgymnasierna skall enligt av Kungl. Skolöverstyrelsen godkänd undervisningsplan vara att »med utgång från de fysisk-geografiska och kulturgeografiska förhållandena bibringa lärjungarna en allmän kunskap om de viktigaste varorna och deras utbredning dels ur produktionens, transportens och konsumtionens, dels ur branschens och industriens samt dels och framför allt ur svensk synpunkt.»

Häri inrymmes det centrala i de geografiska studierna, *sambandet* mellan natur och kultur, och dessutom sambandet mellan de olika kulturella företeelserna. Ett sätt att väcka elevernas intresse för ämnet är också att låta dem själva deducera fram samband mellan t.ex. klimat, jordmån och odling. I synnerhet gäller detta, om anknytning kan göras till av eleverna redan kända förhållanden t.ex. i deras hemtrakt. Då handelsgymnasierna i regel erhålla elevmaterialet från vitt skilda trakter, har varje klass också s.a.s. en betydande samlad miljö-kunskap, till vilken läraren har stora möjligheter att anknyta under

lektionerna. Detta kan också ske genom att eleverna hålla korta föredrag om hembygdens näringsliv och dess förutsättningar. En kritik av dessa med hänsyn såväl till innehåll som form kan bli till stor nytta i deras framtida verksamhet.

På detta sätt lägges så grunden till de kommande studierna i ekonomisk geografi. Ha eleverna en gång väl insett de stora geografiska sambanden — särskilt människans anpassning efter naturförhållandena, t.ex. klimat och jordmån — underlättas geografistudierna i högsta grad och den regionala ekonomiska geografien, som annars lätt blir ett torrt pluggande av produktion, export, import o.s.v., får liv och färg. Minnesbilderna av produktionsbältena och de enskilda ländernas produktion bli också klarare.

Det torde därför vara synnerligen lämpligt att börja studierna i ekonomisk geografi med dessa företeelser och att först på ett senare stadium övergå till den regionala ekonomiska geografien, särskilt som de elever, som mottagas till de tvååriga linjerna, ha läst realskolans kurs i geografi eller böra ha motsvarande kunskaper. De ettåriga kurserna bygga på studentexamen och åtskilliga av eleverna i dessa ha haft geografi ända upp i studentexamen.

I detta sammanhang måste emellertid framhållas, att en bristande *kartkännedom* utmärker många elever såväl från realskolorna som gymnasierna. Förf. har funnit, att denna brist ibland är rent häpnadsväckande, och i många fall får man ett intryck av att eleverna under sin föregående skoltid inte studerat någon kartbok och att inte heller någon väggharta kommit till användning vid undervisningen. Det vore nog nyttigt, om ren kartexercis ofta tillämpades i våra skolor, så att kartbilderna inskräpas hos eleverna. Därigenom hålla de ju också andra delar av geografikurserna kvar i minnet.

Förf. har funnit, att vid den översikt av jordens klimatområden, produktionsbälten etc., som vid Malmö handelsgymnasium inleder kurserna i ekonomisk geografi med varukännedom, är det synnerligen lämpligt, att eleverna alltid använda samma uppslag i sina kartböcker, vilket då givetvis bör vara en världskarta. Orter o.d., som beröras men ej finnas utsatta, kunna de själva pricka ut på denna. Detta medför den fördelen, att *minnesbilden av jordklotet i dess helhet* med t.ex. ekvatorländer och vändkretsöknar redan från början inpräntas hos de unga. Senare kan denna minnesbild utökas med mera detaljerade kartstudier vid läsandet av den regionala geografien, men även då vinner framställningen i klarhet genom upprepade hänvisningar till de stora linjer, som förut skisserats.

Representativa ljusbilder, som illustrera de olika produktionsområdena och dessas förutsättningar, böra på detta stadium utgöra ett gott komplement till geografiundervisningen, och för dylik visning lämpliga serier finnas också i handeln.

Om geografistudierna bedrivs på lämpligt sätt, kunna de bli till stor nytta för handelsgymnasiernas elever, sedan dessa kommit ut i förvärvslivet. En viss branschkunskänedom kan sålunda förvärfvas redan under skoltiden t.ex. genom att eleverna få sätta sig in i ett område, som speciellt intresserar dem, och därefter framlägga resultatet i form av ett föredrag, vilket diskuteras och kritiserats av klassen. Det ligger f.ö. också i öppen dag, att de, som äro anställda inom vissa grenar av svenskt näringsliv, böra ha reda på, hur dessa äro organiserade och varifrån våra viktigaste importvaror komma eller vart våra exportvaror gå. Handelsgymnasierna ha ju också liksom gymnasierna överhuvud taget till uppgift att ge ej bara utbildning utan också bildning. Såsom motvikt till den inom modernt skolväsen beklagliga tendensen till ensidig fackutbildning — inte minst inom det merkantila livet — ha bl.a. handelsgymnasierna en mycket stor uppgift att fylla.

Ett önskemål är dock, att handelsgymnasierna få mera enhetliga kurser och större enhetlighet i fråga om användandet av läroböcker. Detta skulle bl.a. medföra, att betygen i geografi och varukänedom från olika handelsgymnasier bleve mera likvärdiga, än nu är fallet, då också de båda ämnenas timantal är högst olika på olika håll. Ett AB t.ex. efter ett läsår med en geografitimme i veckan kan ju inte jämnställas med samma betyg på tre timmar i veckan!

Enl. av Kungl. Skolöverstyrelsen fastställd undervisningsplan skall i det tvååriga handelsgymnasiets första klass läsas en orienterande översikt över jorden (världsdelar, hav, gradindelning, höjdförhållanden, klimatområden, naturliga växtsamhällen m.m.) samt Sveriges, grannländernas och de ekonomiskt ledande staternas geografi med särskild hänsyn till resp. länders produktion.

I kl. II skall huvudsakligen läsas produktionsgeografi, befolkningsförhållanden, industriområden, handelscentra och världssamfärdsels huvudvägar samt Sveriges ekonomiska geografi.

Enligt samma plan skall emellertid undervisningen i varukänedom bedrivs i intimt samband med den i speciell varukänedom, vilken i sin tur skall ge utvidgade kunskaper om råvaror, halv- och helfabrikat och deras framställning, förfalskningar m.m.

Då detta ämne emellertid, förutom att det inte alls förekommer vid en del handelsgymnasier (Umeå, Sundsvall, Norrköping, Hälsing-

Antal veckotimmar i ekonomisk geografi med varukännedom.

	Kl. I	Kl. II	Kl. E ¹
Umeå	3	3	
Sundsvall	3	2	
Gävle	3	2	
Norrköping	2	2	2
Örebro	2	1	2
Stockholm	3 (2 i en avd.)	2	2 (1 i en avd.)
Göteborg (Ekon. geogr.) ..	2	2	2
Hälsingborg	2	2	2
Malmö	2	2	2

Antal veckotimmar i speciell varukännedom (frivillig).

	Kl. I	Kl. II	Kl. E ¹
Umeå	—	Skogsindustriell ekonomi 2 t	
Sundsvall	—	—	
Gävle	1	2	
Norrköping	—	—	—
Örebro	—	2	2
Stockholm	—	2	2 i en avd.
Göteborg (obligat.)	1	2	2
Hälsingborg	—	—	—
Malmö	1	—	1

borg), endast kan läsas i en av de två klasserna, i andra (Stockholm och Örebro 2 t i kl. II och i Malmö 1 t i kl. I) eller förfogar över olika antal timmar i de båda klasserna (Gävle och Göteborg 1 t kl. I och 2 t i kl. II), är det emellertid tydligt, att en jämnlöpande komplettering av geografitimmarnas varukännedom omöjligt kan åstadkommas.

För att i detta avseende kunna nå en viss enhetlighet synas två möjliga utvägar finnas. I det ena fallet kan kursplanen läggas så, att t.ex. i kl. I läses ekonomisk geografi med varukännedom, varvid varje varus produktionsförutsättningar och -områden behandlas för sig och i samband därmed varornas utseende och allmänna egenskaper genomgås. Vid lektionerna i speciell varukännedom kunde sedan resp. varor mera detaljerat undersökas och laborationer utföras. I kl. II skulle i så fall regional ekonomisk geografi läsas, då ju produktionens allmänna förutsättningar samt varornas utseende och övriga egenskaper äro kända från föregående klass.

Då handelsgymnasiernas avgångsklasser ofta äro tyngda av andra

¹ Ettårig fackkurs med studentexamen som grund. För inträde i det tvååriga gymnasiet kräves realskoleexamen eller liknande kompetens.

ämnena, torde också en anslutning av den speciella varukännedomen till den första årsklassen vara lämplig, varvid denna dock bibehålles som självständigt ämne. Denna metod tillämpas vid Malmö handelsgymnasium. Där har också den ettåriga kursen för studenter två timmar ekonomisk geografi med varukännedom och en timma speciell varukännedom till sitt förfogande.

En annan möjlighet vore, att varukännedomen helt rensades bort från geografin och bildade ett eget ämne, som då också skulle innefatta speciell varukännedom — detta i stil med vad som skett i Göteborg. Detta torde f.ö. också vara den lyckligaste lösningen på problemet. Därigenom vinnes nämligen, att kompetenta lärarkrafter kunna erhållas till båda ämnena och att varukännedomen bildar ett särskilt ämne med självständiga betyg. För full kompetens att undervisa i varukännedom kräves teknisk och dessutom merkantil utbildning, för vilken vissa ingenjörer och tullmän kunna vara lämpade. Geografin kräver däremot lärarkraft med akademiskt betyg i detta ämne.

Om i framtiden en större enhetlighet i geografikurserna kommer att genomföras, medför detta givetvis också en förändring i ämnets timantal vid åtskilliga handelsgymnasier. Geografi med varukännedom och speciell varukännedom ha tillsammans vid de olika handelsgymnasierna fått en högst olika gynnad ställning. I Gävle och Umeå ha de t.ex. dubbelt så många timmar tillsammans (8) i kl. I och II som i Norrköping och Hälsingborg. I allmänhet har »geografi med varukännedom» 2 à 3 veckotimmar till sitt förfogande i kl. I och 2 veckotimmar i kl. II. Om varukännedomen sålunda skulle avskiljas från geografin, kunde detta sistnämnda ämne t.ex. erhålla 2 veckotimmar i vardera av de två klasserna, medan varukännedomen skulle få sammanlagt 2 timmar i kl. I och helt strykas i kl. II, där schemat för övrigt är ganska belastat. Geografin måste dock i varje fall ha minst 2 veckotimmar i vardera av de båda klasserna för att en normal utbildning i detta handelsgymnasiernas viktigaste allmänbildande ämne skall kunna givas.

Slutligen skall några önskemål framföras beträffande kursernas omfattning i de här berörda båda ämnena. Dessa borde uppläggas så, att en viss normalkurs i geografi göres gemensam för alla handelsgymnasier och att denna innefattar en allmän del, vari produktionsbälten med förutsättningar behandlas, samt en regional del, där särskilt Sveriges och grannländernas ekonomiska geografi förekommer men också övriga för svensk utrikeshandel viktiga länder. I varukännedom skulle motsvarande kurs omfatta beskrivning på de viktigaste

inom vårt land förekommande varorna med demonstration av råvaror, hel- och halvfabrikat m.m.

Dessutom bör det också bli tid över att genomgå en för varje handelsgymnasium avpassad specialkurs. Att t.ex. vid handelsgymnasierna i Norrland skogens och järnets industrier och produkter särskilt utförligt behandlas eller att i de båda skånska handelsgymnasierna livsmedels-, textil- och gummiindustrien och dessas produkter ägnas en längre tid, är naturligt, eftersom de avgångna eleverna i sin framtida verksamhet kunna väntas få nytta därav. I denna kurs bör givetvis ingå en orientering i den närmaste traktens näringsliv och för hamnstädernas del i särskilt hög grad uppgifter om exporten och importen. Planläggningen av fabriksbesök o.d. bör givetvis ske i anslutning till denna orientering. Av stort värde är också om elever, som ha försänkningar inom affärlivet eller näringslivet f.ö. i den ort, där ifrågakörande handelsgymnasium är beläget, få tillfälle att utföra egna undersökningar inom den bransch, som särskilt intresserar dem, och sedan hålla ett föredrag om resultatet. Ett litet arkiv över traktens näringsliv kan också samlas på detta sätt och bli till nytta vid undervisningen även i fortsättningen.

Om den för specialkursen mest lämpliga litteraturen ej kan köpas av eleverna, finnes ju möjlighet för läraren att med hjälp av densamma utarbeta ett kompendium.

Författaren av dessa rader är väl medveten om att, vad som här sagts, till stor del får betraktas som fromma önsknings, men hoppas i alla fall att någon eller några synpunkter kunna beaktas vid de förändringar i kurser och studieplaner, vilka alltemellanåt ske vid våra handelsgymnasier eller andra skolor, som ha undervisning i ekonomisk geografi med varukännedom på schemat.

C. E. NORDENSKJÖLD.

FILMBILDEN I GEOGRAFIUNDERVISNINGEN

Den projektionsapparat för filmbilder, som sedan ett par år tillbaka förs i marknaden, har många fördelar framför de större bildapparaterna. Den är relativt billig, och även bildmaterialets pris är lågt. Den enskilde geografiläraren kan lätt komplettera de tillgängliga bilderna. Varje större fotografifirma reproducerar för en obetydlig penning landskapsfoton eller kartor, som lämpar sig för undervisningen. Möjligheten att låta göra färgbilder finnes även.

Apparaten är lättskött och lätt flyttbar. Den ger skarpa avbildningar, om den riktas mot en ljus yta. Slutligen är det ej nödvändigt att mörklägga lektionsrummet helt. Det är tillräckligt, att någon ljuskälla ej finnes mellan apparaten och projektionsytan. Bakom apparaten kan alltså gardinerna vara fråndragna eller lamporna tända.

De bildserier, som förlagen bjuder ut, förekommer på filmband. Detta har dock bestämda nackdelar. Vid flitig användning skadas filmremsan lätt. Den får repor och kan t.o.m. rivas sönder. Ur pedagogisk synpunkt är systemet med filmremsa ej heller särskilt lyckligt. Läraren blir absolut bunden att visa bilderna i den ordning, vari serien är uppställd.

Det finns ett sätt att undgå detta tvång. Man kan klippa sönder filmbandet och inmontera de olika bilderna i en liten ram mellan två glasskivor, varigenom de kommer att likna små skioptikonbilder. Denna anordning har stora fördelar. Varje lärare kan visa bilderna i den följd, som lämpar sig bäst för hans undervisning. Men den möjliggör framför allt användningen av bilderna enligt en ny metod.

Därigenom att lektionsrummet måste mörkläggas fullständigt vid begagnandet av de gamla projektionsapparaterna, har bildförevisningen blivit avskild från den övriga undervisningen. I bästa fall har läraren vid slutet av en preparationstimme kunnat illustrera det genomgångna med tillhörande bildmateriel, så att eleverna fått se exempelvis de landskapstyper, som de nyss förut fått muntligt beskrivna. Oftast torde det väl bli ännu senare som bilderna från ett land förevisas. Anordningen med filmband är tillkommen med tanke på detta demonstrationssystem.

Den omständigheten att lektionsrummet kan vara tillfredsställande upplyst, skapar förutsättning för en omdaning av geografiundervisningen. Tidigare har läraren vid preparationen endast kunnat demonstrera olika geografiska företeelser med ett fåtal färgplanscher. Nu kan bilden genomgående insättas på sin rätta plats i den löpande undervisningen. Samtidigt som läraren talar om en landskaps- eller vegetationstyp, åskådliggör han denna genom en bild. Eleverna får se de karakteristiska dragen och redogöra för dem. Läraren behöver endast tillägga, vad som ej direkt framgår av bilden. Ljuset gör det möjligt att begagna karta och svart tavla. Lärjungarna får på en gång se en bild av exempelvis en tundra, höra tundran beskrivas och på väggkartan och i sina kartböcker peka ut det område, där tundran förhärskar. Alla moment, som kan ge eleverna fast begrepp om den ifrågavarande geografiska företeelsen, samordnas.

Produktionsförlopp kan på bästa sätt göras konkreta genom en serie bilder vid genomgången av en läxa. Jämförelse mellan avfotograferade kartor över näringsliv och befolkning och de fysiska väggkartorna kan lätt ske. Slutligen kan eleverna själva arbeta i sina bänkar, följa med i sina kartböcker, föra anteckningar eller utföra ritningar i anslutning till bilderna.

Försök med undervisning efter den här uppskisserade metoden har lämnat goda resultat. Landskapet blir levande på ett annat sätt än förut. Lärjungarnas intresse stiger, och deras geografiska uppfattningsförmåga skärpes. Den nya filmbildsapparaten har satt in bilden på dess naturliga plats i geografiundervisningen och därigenom fört denna ett stort steg framåt. När skolorna väl hinner skaffa ett tillräckligt stort bildmateriel, kommer den att bli i det närmaste outhärlig under varje geografilektion.

ERIK BRÄNNMAN.

TILL HUVUDLÄRARE I GEOGRAFI

Geografiens ställning i våra skolor är allt annat än god. Detta är särskilt fallet ifråga om den geografiska institutionen, dess utrustning och användning. För att få en säker överblick över situationen vid våra samtliga högre skolor, läroverk, realskolor, kommunala mellanskolor, kommunala flickskolor, högre folkskolor, folkhögskolor och privatskolor har Arbetsutskottet beslutat att verkställa en undersökning därom. Huvudlärare i geografi uppmanas att besvara nedanstående formulär och insända svaret före 1 juli 1943 till lektor J. Westin, Hornsgatan 60, Stockholm.

1. Finns geografisk institution?
2. I så fall hur många rum och hur disponeras de?
(medsänd om möjligt planskiss: kartrum, ritrum, lärosal)
3. När inrättades den geogr. institutionen?
4. Planeras ny- eller ombyggnad av skolan?
5. Om geogr. inst. saknas, hur förvaras då geogr. undervisningsmateriel?
6. Finns jordglob?
7. Beskriv kartmaterialets omfattning och tillstånd.
(äldre än 1919; dåligt, gott, utmärkt; antal)
8. Finns skioptikonapparat?
9. » filmapparat?

10. Finns eget filmarkiv? Hur stort är detta?
11. » mineralsamling?
12. » råvarusamling?
13. » geografibibliotek?
14. Hur många timmar geografi upptar skolans läsordning under läsåret?
15. Hur många av dessa geografitimmar läsas i klassrum?
16. Hur många klassavdelningar omfattar läroanstalten?
17. Hur många av dessa klassavdelningar har geografiundervisningen uteslutande förlagd till klassrum?
18. I vilken utsträckning förekomma läxfria timmar i olika klasser och ringar?
19. I vilken utsträckning läses geografi på måndagar i realskolans avslutningsklass och gymnasiets högsta ring?

D A G S A K T U E L L G E O G R A F I

AFRIKAS NYA TRANSPORTLEDER.

Att vägar byggda såsom transportleder i krig kunna bli av utomordentlig betydelse i det fredliga näringslivets tjänst och lägga grunden till ett områdes ekonomiska uppblomstring, därom lämna Främre Asiens kommunikationslinjer ett gott vittnesbörd. Bil- och järnvägsnätet utvecklades nämligen här för krigsändamål 1914—1918. Ett område, där en liknande utveckling för närvarande sker, är Afrika. Denna världsdel har hittills med undantag för Nordafrika och Sydafrikanska unionen föga utnyttjats i det ekonomiska livets tjänst men har säkerligen en betydande uppblomstring att vänta efter kriget, oavsett hur detta slutar.

Afrikas storlek och massiva form, dess öknar och urskogar ha hämmat utbyggandet av transportlederna i det inre av världsdelens. De hittills utbyggda trafiklinjerna äro i utpräglad grad orienterade mot kusten, varifrån lätt transport sker sjöledes, medan de transkontinentala lederna äro fåtaliga och utbyggda för små och långsamma transporter.

För närvarande sker en betydande utveckling av dessa senare, men hur långt man nått och huru planerna i detalj utföras är vanskligt att yttra sig om, då nybyggnaderna sker i största hemlighet, men en del slutsatser kunna likväl dragas.

En gammal tanke är Kap—Kairobanan, som dock fick försjunka i glömska efter förra världskriget. Nu ha planerna tagits upp på nytt och säkerligen i icke obetydlig grad förverkligats, dels genom utbyggnaden av järnvägslinjerna och dels genom nybyggda bilvägar. En järnväg ledde redan före kriget från Kapstaden över det mineralrika Katangadistriktet till Bukama i Belgiska Kongo, där Kongos källflod Lualaba blir segelbar. Man har nu anledning förmoda att denna fortsatts mot norr till Kongolo, där en 350 km lång bana leder förbi Kongoflodens katarakter. Mellan Kindu och Ponthierville är floden åter segelbar och här bygges kanske också en järnväg, som i så fall skulle bli 320 km lång och tillstöta banan till Stanleyville, som leder förbi en ny serie av fall. Från sistnämnda ort leder en bilväg åt NO till Juba, där Nilen löper ut på slättlandet. Denna väg har otvivelaktigt benyttjats som försörjningsled från väster till Nildalen. Möjligen är också en transportled under utbyggnad från Stanleyville åt SV till Port Franqui vid Kassai. Härifrån är det 700—800 km till Leopoldville, som har järnvägsförbindelse med Kongomyningen. En förbindelse mellan Nildalen och Västkusten skulle därigenom uppnås av utomordentlig stor betydelse.

Juba förbindes medelst bilväg med Kenias järnvägsnät, men troligen har även förbindelse uppnåtts med Sennar vid Blå Nilen, varifrån järnvägar leda till Wadi Halfa och Port Sudan. Den förstnämnda orten har sannolikt förbundits med Berber, varifrån järnväg leder till Kairo och Alexandria. Från Massaua leder en av italienarna byggd järnväg inåt landet och endast en kort sträcka har behövts nybyggas för att förbinda denna med Sennar.

Den spårvidd, som användes, är förmodligen Kapspår (1,067 m mot 1,435 m vid normalspår), en mycket utbredd spårvidd, använd i hela den sydliga delen av Afrika, jämte i de flesta engelska kolonier i denna världsdelen, delvis i Indien, i Bortre Indien, Java, Australien, Nya Zeeland, Japan och i flera stater i Syd- och Mellan-amerika.

Av vida större betydelse för krigsföringen än Kap—Kairorutten äro transportlederna från Guineabukten åt N till Medelhavskusten och åt NO till Nildalen. Flygmaskiner från Amerika och England flygas från Kamerun till Egypten, vilket fordrar en väl utbyggd markorganisation med nödländningsfält och transportleder för bensin och krigsmaterial. Undan för undan har ett vägsystem anlagts från Guineabukten till Nilen, där biltransporterna rullar fram. Utgångspunkten är Duala i Kamerun, varifrån en redan av tyskarna anlagd järnväg leder 300 km in i landet och bilväg till Fort Lamy S om Tsadsjön. Härifrån har väg nybyggts över lätt framkomlig terräng till el Obeid, där det brittiska

järnvägssystemet i Nildalen uppnås. Fågelvägen är sträckan 1.700 km lång. Möjligt är även att vägen slutar i Kartum eller Dongola, vilket innebär än bättre förbindelser med Egyptens transportleder och med Port Sudan vid Röda havet. Denna förbindelseled kommer säkerligen att bli av utomordentligt stor betydelse för det ekonomiska utnyttjandet av världsdelen inre områden.

Med undantag av de franska besittningarna och Egypten ledde endast få vägar från Medelhavskusten till det inre av kontinenten, där det ofruktbara Sahara till väsentlig del gjorde dem obehövligen för ett fredligt näringsliv. Kriget ställer helt andra fordringar. Casablanca hade bilväg till Timbukto och från Algér ledde en annan väg med förbindelse även med Tripolis till Kano i Nigeria, varifrån järnväg förde till Lagos vid Guineakusten. En järnväg var under byggnad från Oran till Timbukto och vidare uppför Niger till Segou, varifrån en bana förde till Dakar och en annan i det närmaste var färdig till Konakry i Franska Guinea. Denna transkontinentala järnväg är troligen i det närmaste färdig och i varje fall är det troligt, att sträckan på ett eller annat sätt är framkomlig och utnyttjas. Från Timbukto är troligen en järnvägsförbindelse under utförande med Tsadsjön och med Cotonu vid Dahomés kust, varifrån en järnväg redan tidigare ledde in i landet.

Järnvägsnätet i Libyen är endast föga utbyggt med Tripolis och Bengasi som utgångsorter och har endast lokal betydelse. Bilvägarna ha däremot utbyggt. En av dem leder från Tripolis till den viktiga Mursukoasen, varifrån den V om Tibestibergen går ned till Kano i Nigeria. En östlig motsvarighet utgår från Bengasi, passerar Gialo- och Kufraoaserna och löper vidare O om Tibestibergen till Fort Lamy vid Tsadsjön. Det var på dessa vägar, som trupper nyligen trängde fram från S mot Tripolis. Vägarerna äro dåliga och planer ha länge förelegat färdiga att ersätta dem med en järnväg, vars ekonomiska betydelse säkerligen ej skulle bli så stor, men den skulle tillfredsställa den nationella ärelystnaden hos italienarna. Banan skulle ha blivit 2.300 km lång och förts fram genom lämplig terräng samt ej passerat vattenlösa sträckningar på mer än 150 km:s bredd.

Av vida större betydelse är den förbindelse, som nu upprättats, mellan Kairo och Casablanca vid Atlanten. Från sistnämnda plats ledde järnväg längs Medelhavskusten till Gabès i Tunisien, varifrån vägförbindelse ledde till Tripolis. Härifrån ledde en utmärkt bilväg till Fort Capuzzo och vägförbindelse torde nu ha anlagts till Mersa Matruh, varifrån järnväg leder till Alexandra (färdigbyggd 1936). Möj-

ligen kommer järnväg att anläggas hela sträckan för att delvis ersätta förbindelsen över Medelhavet.

De av italienarna byggda järnvägarna i Tripolis och Erithrea ha en spårvidd av 0,95 m, medan järnvägarna i Kenia och Egypten äro normalspåriga liksom de av fransmännen byggda.

Även i Egypten, som tidigare hade ett relativt väl utbyggt järnvägsnät, har kriget framtvingat nybyggnader. Så har Kairo—Alexandria-banan erhållit ett parallellspår.

Härifrån har byggts en sidolinje direkt till Tuhalinjen. Dessutom har banan Kairo—Suez gjorts dubbelspårig, och över Suezkanalen har byggts en svängbro vid det tidigare färjstället vid Kantara. Härvid har direkt förbindelse uppnåtts med järnvägen längs nordkusten av Sinaihalvön till Palestina.

Den nya bron har utan tvivel varit av stor betydelse våren 1942, då axeltrupperna trängde fram genom öknen i väster och hotade Egypten, men stoppades av de i all hast rekvirerade trupperna från Palestina och angränsande områden. Utan bron hade man näppeligen så snabbt kunnat föra fram rullande material till fronten. I övrigt kunde bron lätt fått betydelse som reträttväg, om händelserna utvecklats annorlunda. Ändamålet med dess utförande torde dock ha varit ett annat, nämligen att tjäna transporter till Irak och Syrien under uppmarschen och i kriget mot dessa länder. Den utgör även en betydelsefull förbindelseled mellan Egypten och dessa områden, samt Turkiet och Ryssland och kommer säkert att bli av stor betydelse även i fredstid.

Södra Egypten har erhållit en förbindelse med Röda havet nämligen från stationen Kenah vid Nilkröken i trakten av Luxor-Thebe till hamnstaden Kosseir. Avståndet är endast ett par hundra km och banan leder över ytterst torra och heta ökensträckningar, men dess militära betydelse är oerhört stor, därigenom att fronten vid Egyptens gräns fått försörjning den vägen. Även i fredstid kan man vänta, att denna järnväg blir en starkt utnyttjad transportled.

De vägar, som nu anläggas, tjäna helt krigsändamål och löpa ej genom de lämpligaste områdena för en fredlig ekonomisk expansion. Trots detta komma de även i fredstid att få en kolossal betydelse. Förut avlägsna och svårtillgängliga områden komma nu att kunna exploateras och det ekonomiska utnyttjandet av Afrika torde följa de förbindelseleder, som nu skapas. Häri kommer deras betydelse att ligga och ej i skapandet av transkontinentala förbindelseleder för världshandeln.

SVEN BJÖRNSSON.

MEDDELANDEN

Geografilärarnas riksmöte i Göteborg 17—19 juni 1943. De preliminära meddelanden rörande riksmötet i juni, vilka redan tillställts medlemmarna av vår förening och publicerats i Geografiska notiser nr 1, ha angivit huvuddragen av planen för mötet. Ett mera preciserat program, angivande tider, samlingsplatser m.m. utsändes till deltagarna. Men redan nu må några tillägg och upplysningar meddelas, samtidigt som det angives, i vilken funktion de medverkande uppträda. Programmet kommer sålunda att få ung. följande utseende, med reservation för ev. ändringar.

Torsdagen den 17 juni kl. 10 öppnas förhandlingarna på Göteborgs Högskola med ett hälsningsanförande av västra kretsens ordf. lektor Sven Swedberg. Därefter följer föredrag av ledamoten i 1940 års skolutredning, rektor Elisabeth Dahr, över Geografiundervisningen i folkskolan och realskolan. I den följande diskussionen komma att delta representanter för olika skolformer.

Lunchrast kl. 13—14,30.

Deltagarna samlas åter kl. 14,30 på Residensbron (vid stenpiren) och ta Göta-verksfärjan till Hisingen. Under sakkunnig ledning beses så Götaverken under någon timmes tid. Omkring kl. 15,30 tagas färja för en färd genom hamnen med Stigbergskajen som slutpunkt. Utanför Sjöfartsmuseet lämnar prof. Olof Jonasson en kort orientering om Göteborg ur ekonomisk-geografisk synpunkt. Därefter fördela sig deltagarna efter eget val på tvenne grupper, vilka alternativt bese Sjöfartsmuseet eller Oceanografiska institutet. Museet demonstreras av dess styresman, kapten Olof Traung, och Oceanografiska institutet av prof. Hans Pettersson eller någon av hans ställföreträdare.

Kl. 19,00 gemensam middag på Långe-drags restaurant.

Fredagen den 18 juni blir det heldags-exkursion till Göteborgs skärgård. Kl. 9 anträdes resan från Träpiren direkt ut till Vinga, där ett kortare uppehåll göres för ett besök på en modern lotsstation. Därefter går färden tillbaka till Grötö. Härunder utför museiintendenten Orvar Nybelin, om vädret så tillåter, en botten-skrapning med demonstration av bottenfaunan. På Grötö visar fil. lic. Nils Björsjö en karakteristisk israndbildning. En sådan kommer även att demonstreras på Hönö, om tiden tillåter.

Exkursionens slutmål är Hönö. Här karakteriserar fil. dr Lennart Dalén skärgårdens bebyggelse med utgångspunkt från Hönö fiskelägesbygd. Under färden har fil. dr Johan Alin visat och berättat om arkeologiska och historiska minnesmärken, som passeras. Även växtvärlden inom området kommer att belysas. — Lunch intages på Hönö badrestaurant. Tillfällen till havsbad givas. Under dagen hålles Geografilärarnas förnings årsmöte (se nedan!).

Återresan till Göteborg sker omkr. kl. 18.

Lördagen den 19 juni är anslagen åt en exkursion till Nordhalland. Samling sker på Centralstationen kl. 8,30 och färden går till Lygnernområdet. Avresa sker med tåg kl. 8,39, ankomst till Fjärås kl. 9,29. Vandring till Fjärås bräcka.

Dess uppkomst demonstreras av prof. Helge Nelson. Överlärare Elof Lindälv talar om traktens arkeologi, museiintendent Albert Sandklef och docent David Hannerberg om bebyggelsens och jordbrukets historia och utvecklingsskeden. Lektor Sven Swedberg belyser slutligen Lygnernområdets betydelse ur exkursionssynpunkt.

Lunch anordnas på Lygneviks pensionat. Kl. 16,18 sker avresa från Fjärås.

En guide med lista över mötesdeltagare är under utarbetande. Här tryckas bidrag från de medverkande demonstra-

törerna. Dessa bidrag utgöra kortfattade sammanställningar av vad som kommer att framhållas under exkursionerna.

Mötets expedition är inrymd å högskolan, rum I, och öppnas den 16 juni samt hålles då öppen kl. 14—18, samt torsd. den 17 juni kl. 8—13 och 15—17,30 (tel. 18 13 44). Sekreterare för mötesstyrelsen är fil. lic. Nils Björnsjö, Skanstorget 10. (Anmälnings- och exkursionsavgift 15 kr. till Geografilär. fören., Västra kretsen, Göteborg, postgiro 44045.)

Vid mötet den 18 juni komma stadgeenliga årsmötesförhandlingar att äga rum.

Vid mötet kommer att framläggas bl.a.:

a) Förslag att huvudföreningens namn ändras till *Geografilärarnas riksförening*. Därjämte väckes förslag om föreningsmärke.

b) Förslag om ändring av årsavgiften, likartad för alla medlemmar, till 4 kr., och mera enhetliga normer för årsavgifterna inom de till huvudföreningen anslutna kretsarna.

c) Mötet har att besluta om sammansättningen av Geografiska notisers redaktion.

d) Tid, plats och organisation av nästa riksmöte.

e) Revisions- och verksamhetsberättelser för tiden 1941—43.

f) Val av styrelse och revisorer. Avgående styrelse utgöres av: Rektor P. Lindqvist, Ljusdal, fil. lic. H. Selvik, Sundsvall, rektor H. Granfelt, Västerås, docent Gerd Enequist, Uppsala, rektor N. Hj. Bosson, Tärna, lektor J. Westin, folkskollärare H. Lindell, lärarinnan Elvi Rydefält, amanuens Th. Jalling, Stockholm, lektor Anna Kristoffersson, Nyköping, läroverksadj. C. Danholt, Norrköping, lektor S. Norlindh, Linköping, folkhögskollär. Th. Lindell, Sjögestad, lektor P. Stolpe, Karlstad, lektor E. Wiman, Kristinehamn, rektor J. Furuskog, Filipstad, rektor Thekla Thunberg, Skövde, lektor S. Swedberg, professor O. Jo-

nasson, fröken Alma Yhlen, docent D. Hannerberg, fil. lic. P. Holm, Göteborg, folkskolinsp. G. Engström, Skara, läroverksadj. Ada Olsson, Kalmar, läroverksadj. G. Ilien, Kristianstad, fil. lic. Hj. Fridlund, lektor A. Evers, lärare T. Lundholm, Malmö, prof. H. Nelson, fil. lic. G. Nordholm, fil. lic. K. E. Bergsten, Lund. Revisorer fil. mag. G. Wilske, fröken Lilly Karlsson, Göteborg, suppl. fil. mag. A. Helgesson, Göteborg, ämneslär. Greta Gyllensvärd, Kungälv.

Södra kretsen sammanträdde den 18 april på Geografiska institutionen i Lund. För en tid av två år omvaldes därvid till styrelseledamöter ordf. prof. H. Nelson och adj. G. Wirde, Karlskrona, adj. G. Ilien, Kristianstad, fil. lic. Hj. Fridlund, adj. E. Ryberg, Malmö, docent S. Björnsson, fil. lic. G. Nordholm, fil. lic. K. E. Bergsten, Lund, samt nyvaldes fil. dr E. Lindskog och fil. lic. L. Bjerning, Hälsingborg. Till revisorer omvaldes fil. dr G. Sjöstedt och fil. mag. G. Malmström.

För att täcka kostnader i samband med Geografiska notisers tillkomst beslöts höja årsavgiften inom kretsen för 1943 från 3 till 4 kronor.

Fil. lic. C. E. Nordenskjöld, Malmö, höll föredrag om Östra Smålands landformer.

Diskussion ägde rum om geografien i läroverken i anslutning till huvudföreningens skrivelse till Skolutredningen.

Östra kretsen anordnade sönd. d. 30 maj exkursion från Mjölby (Lycketorps stat.) kl. 10 med vandring till Högby kyrka, där runsten och fornminnen demonstrerades av fil. kand. Thord Lindell, Lunnevad. Därifrån vandring över Skogs-sjö—Kungshögarnas ändmoränlandskap under ledning av lektor Sv. Norlindh, Linköping, varefter Kungshögarnas gravfält och Hembygdsgården i Mjölby demonstrerades av Th. Lindell.

Den nya Folkskolans Läsebok: Geografi

Del II: Europa (utom Sverige)

300 sidor. Inb. kr 2: 80, netto för skolor 2: 30.

Lärarex. 1: 50 inklusive skatt (Norstedt).

Godkänd av Statens läroboksnämnd.

Utgivarna har tydligen vinnlagt sej om att få ett ledigt och för barnen lämpat språk, och de har också på ett förtjänstfullt sätt lyckats i sina avsikter. Det är inte många läseböcker som äro så omsorgsfullt utarbetade som denna i nämnda avseende. *Alrik Larsén i Folkskollär. Tidn.*

I fråga om omväxlande innehåll och i stort sett väl genomförd disponering innebär boken ett avgjort framsteg i förhållande till sin företrädare. Bidragen äro oftast goda, ibland utmärkta, alltid aktuella.

Valdemar Linder i Tidn. för Stockholms folkskolor.

Helge Nelson och Karl D. P. Rosén

SKOLATLAS

2:a uppl. nyutkommen

28 kartsidor. Inb. kr 2: 40, netto för skolor 2: —.

Lärarex. 1: 25 inklusive skatt (Norstedt).

Godkänd av Statens läroboksnämnd.

»— ett vackert och gediget arbete, som tack vare sin metodiska uppläggning bör få stort värde för geografiundervisningen.»

Henning Olsson i Skola och Samhälle.

Idealisk för de lägre klasserna är den lilla behändiga

Kartbok för skolans lägre klasser

14 sid. Kartorna över Sverige, Norden och Europa ur »Skol-atlas», men i större format. Pris 30 öre (ej i bokhandeln,

Norstedt). *Godkänd av Statens läroboksnämnd.*

»— förtjänar att få den största spridning, — ett tunt häfte i vanlig skolboksstorlek och bra inbunden. Prof. Nelsons stora intresse för den praktiska geografiundervisningen borgar för att innehållet är förstklassigt. — Alltsammans alldeles utmärkt, och den lilla praktiska kartboken kan varmt förordas.»

E. H. i Social-Demokraten.

SVENSKA BOKFÖRLAGET

Behöver Ni en karta?

● *Geografiläraren*

I skolundervisning och på fältarbete är generalstabskartan oersättlig.

● *Vetenskapsmannen*

Statliga och kommunala skolor och institutioner rekvidrera generalstabsblad och konceptblad samt särtryck ur dessa utan tillståndsbevis.

Begär förslag och prisuppgifter!

Skall Eder karta tryckas?

Vänd Eder då i god tid till det tryckeriföretag, som i över 100 år tjänat den geografiska forskningen.

Vår kartredaktions erfarenhet står alltid till tjänst med redigering och ritning av Eder karta, så att bästa möjliga resultat nås vid tryckningen.

● *Vetenskapsmannen*

● *Geografiläraren*

Generalstabens Litografiska Anstalt

Postfack, Stockholm 1

Rikstelefon: Namnanrop, »Stabslitografen»