



foto: U. Stepišnik

Geografska širina

e-novičnik Oddelka za geografijo FF UL



september 2018

ISSN: 2630-1660

... september 2018 je že skoraj za nami, september 2019 pa ... pred vrati!

Zato Vam bomo, spoštovane geografinje in geografi, v kratkem poslali e-pismo: informirali Vas bomo o dogodkih ob naši 100-letnici.

Pripravljani odbor za obeležje 100-letnice

 letje geografskih doživetij

Mesec prostora na Oddelku za geografijo: Zelena infrastruktura v praksi: Sreda, 10. oktober 2018, Oddelek za geografijo Filozofske fakultete v Ljubljani

Dopoldanski del (9.30 – 12.00, pred. 233): predavanja strokovnjakov – širši (evropski) kontekst razumevanja in implementacije zelene infrastrukture, zelena infrastruktura na stiku Alp, Jadrana in panonskega območja, v prenovljeni Strategiji prostorskega razvoja Slovenije, v urbanem območju in na podeželju
Popoldanski del (14.00 – 16.00, pred. 019): delavnica za študente – zelena infrastruktura v Brkinih

Program in povzetki predavanj: <http://spletff.ff.uni-lj.si/node/12270>
Več informacij: dr. Irma Potočnik Slavič: irma.potocnik@ff.uni-lj.si

Vabijo: študenti in učitelji drugostopenjskega študijskega programa Geografija, smer Regionalno planiranje in urbano-ruralne študije

Draga geografinja, dragi geograf!

Z jesenskim enakonočjem se je poletje izteklo, september pa je proti koncu že zadišal po pravem jesenskem mrazu in toplem čaju. Na oddelku smo že pridno zagrizli v delo. Zadnjemu izpitnemu obdobju v študijskem letu je sledila še kopica uspešnih zagovorov, v zadnjem tednu pa oddelek prevevajo priprave na novo študijsko leto in nove bruce. Kljub temu, da je jesen pred vrati, smo se v tokratni številki Geografske širine vseeno ozrli še na nekaj poletnih novic, dogodkov in dogodivščin.

Želimo vam prijetno branje in barvite jesenske dni!
Oddelek za geografijo

Novice

Univerza v Ljubljani je ustanovila Klub alumnov in zagnala platformo za alumne Graduway
<https://alumniul.online/>

Diplomanti geografije na Univerzi v Ljubljani imamo svojo skupino!

Namen platforme je predvsem povezovanje in sodelovanje diplomantov. Platforma omogoča komunikacijo med diplomanti, obveščanje o dogodkih, objavljanje prostih delovnih mest, iskanje specifičnih znanj, mentoriranje mlajšim generacijam, iskanje novih poslovnih priložnosti ...

Več informacij in povabilo k vpisu na spletno platformo lahko pričakujete v oktobrski številki Geografske širine.

Simon Kušar  

Priložnostna razstava knjižnice - #BEACTIVE

Na pobudo Evropske komisije za

spodbujanje športa in telesne dejavnosti bo v Sloveniji letos potekal že četrti Evropski teden športa, in sicer med 23. in 30. septembrom 2018. Glavna tema kampanje je #BEACTIVE (Bodite aktivni) s ciljem, da se čim več ljudi spodbudi k telesni dejavnosti. Šport in redna telesna dejavnost sta najpomembnejša dejavnika za ohranjanje zdravja in preprečevanje bolezni. Ugodni učinki se kažejo tudi na duševnem počutju. Ugotavlja se, da se delež telesno dejavnih prebivalcev na splošno povečuje, kljub temu pa je še vedno premalo ljudi, ki so vsakodnevno aktivni. V času Evropskega tedna športa športna društva ponujajo možnost preskusa različni vadb (več informacij o projektu in programu dejavnosti dobite na povezavi: <http://ewos.olympic.si/>) in takrat je priložnost, da si izberete aktivnost, ki bo za vas primerna in vas bo hkrati osrečevala.



Nekaj predlogov za aktivnosti (foto: M. Rebolj).

Ker smo bile tudi knjižnice pozvane, da opozorimo na Evropski teden športa, smo vam v naši omarici na hodniku pripravili manjšo razstavo z gradivom na to temo. Razstavljenih je nekaj knjig s področja geografije športa in rekreacije, ter nekaj planinskih in kolesarskih vodnikov oziroma kart.

Lucija Miklič Cvek

Projekt NEWBIE – (ne)razpoložljivost kmetijskih zemljišč v Sloveniji

Oddelek za geografijo FF UL je kot partner v januarju 2018 pričel z izvajanjem projekta NEWBIE (New Entrant netWork: Business models for Innovation, entrepreneurship and resilience in European agriculture; projekt Horizon 2020, povezava: www.newbie-academy.eu), ki povezuje deset partnerjev v devetih državah. Osrednja ciljna skupina, ki jo projekt naslavlja, so novi pristopniki v kmetijstvu: med njih prištevamo novince (vsakdo, ki se povsem na novo vključi v kmetijsko dejavnost) in naslednike (se vključi v obstoječo kmetijo), ki na kmetiji vzpostavijo nov poslovni model. Novi pristopniki se soočajo z različnimi ovirami, kot so: dostop do zemlje, kapitala, informacij, trgov ipd.



foto: I. Potočnik Slavič

Jedro projekta NEWBIE predstavlja Diskusijski krožek, ki bo v državi

partnerici povezoval različne deležnike in akterje. Tako so se na prvem srečanju (7. 9. 2018, v sklopu Srečanja slovenskih lokalnih akcijskih skupin v Mekinjah pri Kamniku) soočila mnenja, izkušnje in predlogi novincev, naslednikov, javnih ustanov, odločevalcev, lokalne samouprave, raziskovalcev in izobraževalnega sektorja. Razpravljali smo o ključni oviri, s katero se soočajo vsi novi pristopniki, tj. z (ne)razpoložljivostjo kmetijskih zemljišč v Sloveniji. Gradivo s posveta in zaključki so dostopni na povezavi:

(http://geo.ff.uni-lj.si/raziskovanje/raziskovalni_projekti/newbie).



Vsi, ki vas zanimajo novi pristopniki in njihovi poslovni modeli, ki v svojem okolju prepoznavate zanimive primere ali ste mogoče novi pristopnik celo sami, ki ste del njihovega podpornega okolja (občine, lokalne akcijske skupine, svetovalne službe, finančni in pravni ter izobraževalni sektor ipd.), ste lepo vabljeni, da se vključite v Mrežo NEWBIE (povezava: <http://www.newbie-academy.eu/membership-si/>). Le-to vam bo omogočilo, da spoznate poslovne modele novih pristopnikov v drugih državah, primere reševanja ovir pri dostopu do zemljišč, kapitala, trga, informacij, delovne sile ipd.

Irma Potočnik Slavič in
Barbara Lampič

Poletna šola Environmental History and Geography of Fresh Water Ecosystems

Od 17. do 19. septembra 2018 smo na Oddelku za zgodovino in na Oddelku za geografijo FF UL organizirali poletno šolo Environmental History and Geography of Fresh Water Ecosystems, ki se je je udeležilo 12 študentk in študentov z Dunaja (BOKU) in 3 študentje naše fakultete. Prevladovali so magistrski udeleženci in udeleženci. Glavni cilji šole so bili poglobiti razumevanje okoljsko-zgodovinskih rezultatov in metod dela na področju voda, kot tudi spodbuditi interdisciplinarno in mednar-

odno sodelovanje udeležencev. Šola je združila predavanja v prostori fakultete o hidrogeografiji in o okoljski zgodovini, ogled Arhiva Republike Slovenije, vključno z rokovanjem z viri, in tamkajšnje predavanje o historični kritični metodi, teren na vršaju Iške in na Ljubljanskem barju s predstavitvami tamkajšnje paleoekologije, okoljske zgodovine, geografije vodnih virov, ogled Antonijevega rova v Idriji, tamkajšnje razstave v nekdanji talilnici živosrebrovih rud, predavanja v Idriji o zgodovini tamkajšnjega onesnaževanja voda kot posledici rudarstva in metalurgije ter o današnjih izzivih soočanja s preostanki preteklosti na področju voda na območju Idrije, obisk tolminske ribogojnice s poudarkom na soški postrvi, obisk Loga pod Mangartom s predstavitvijo tamkajšnjega drobirskega toka in sanacije struge Predelice ter obisk plazišča nad Mangartskim potokom, ogled Cerkniškega jezera: muzeja Jezerski hram in izbranih točk na terenu s predstavitvami hidrogeografskih in okoljsko-zgodovinskih vsebin ter ogled Županove jame, ki je poleg krasoslovnih vključeval še okoljsko-zgodovinske poudarke.



Udeleženci poletne šole v tolminski ribogojnici (foto: T. Trobec).

Poletna šola je potekala v okviru CEEPUS mreže Ecology and Management of aquatic ecosystems in Central, East and Southeast Europe. Izvedbo so omogočili Central European Exchange Programme for University Studies, Filozofska fakulteta Univerze v Ljubljani, International Association for Danube Research, Arhiv Republike Slovenije in Center za upravljanje z dediščino živega srebra Idrija. Vsem najlepša hvala!

Tajan Trobec in Žiga Zwitter

Če profesor na rajžo gre: Potovanje z Interrailom v Chambéry (26. - 30. 6. 2018)

To je bila moja prva izkušnja z interrailom, ki je tudi zato minila nekoliko stresno. Za starejšega človeka namreč, ki že dolgo ni potoval z vlakom, navajenega samostojne vožnje z avtom, tudi na večje razdalje. In zakaj to pot z interrailom? Zato, ker so za upokojenca stroški vožnje na ta način polovični. Ima pa ta način potovanja tudi nekatere slabe strani. Razmišljal sem tudi o prevozu z lastnim avtom, a za enega človeka se to ne izplača, je preveč utrudljivo in še neekološko je. In kaj sem iskal v Chambéryju? Že pred enim letom sem od organizatorjev 40-letnice francoske krasoslovne zveze dobil vabilo, naj se aktivno udeležim tega srečanja, ki bo hkrati posvečeno 80-letnici znanega francoskega raziskovalca kraškega površja, zlasti pa podzemlja, Richarda Maira ter življenskemu delu belgijskega geologa in geokemika Ivesa Quinifa. Z Richardom Mairom sem se v življenju srečal večkrat, po Julijskih Alpah sem ga tudi vodil. Vse skupaj je »zakuhal« Philippe Audra, prav tako znan francoski krasoslovec iz univerze v Nici in zunanji sodelavec postojnskega inštituta. Povabil me je, da v Chambéryju poročam o dveh značilnih območjih visokogorskega krasa na Kaninu in razpravo objavim v slavnostni številki Karstologie. Karstologijo je ustanovil in dolga leta tudi urejal prav Maire, kar je eden od njegovih številnih znanstvenih dosežkov.



Dr. Jurij Kunaver s kolegom dr. Richardom Mairom (foto: osebni arhiv J. Kunaverja)

V ta namen je bilo treba na teren, kar na kaninskem brezpotju niso mačje solze. Za to in za pisanje razprave sem lansko leto žrtvoval veliko časa in napora. Vendar se je izplačalo. Philippu sem močno hvaležen za vzpodbudo in pomoč, ves tekst je iz angleščine

celo prevedel v francoščino. Deležen pa sem bil tudi pomoči naših mlajših oddelčnih kolegov, zlasti prof. Stepišnika, in kartografov Tanje Koželj in Nejca Bobovnika, kar mi je veliko pomenilo. Med francoskimi krasoslovci sem se tudi to pot, kot že večkrat prej, zelo dobro počutil. Sedaj pa nazaj k »sladkostim« tega potovanja.

Pogoje za potovanje z interrailom si lahko vsakdo ogleda na internetu. Izbral sem si najcenejšo in najkrajšo varianto, namreč t. i. globalno interrail karto za seniorje za 2. razred, s katero je mogoče potovati 5 dni v skupno 15 dneh. Najbrž lahko od teh petnajstih dni potuješ pet dni s katerikoli vlakom in na katerikoli razdalji. Od skupno petih dni odsotnosti sem z vlakom potoval le dva, 26. junija od Ljubljane do Chambéryja in 30. junija nazaj. Če se odločiš za prevoz s hitrimi, ali tudi mednarodnimi vlaki, je treba plačati rezervacijo. Na ljubljanski železniški postaji sem dobil rezervacijo za ekspresni avtobus od Ljubljane do Trsta in nazaj ter za italijanski hitri vlak Frecciarossa od Trsta do Torina in nazaj. Niso pa mi mogli izstaviti rezervacije od Torina do Chambéryja za francoski hitri vlak TGV (Train de grand vitesse). Iz Ljubljane nas je potnike odpeljal ekspresni avtobus, ki pa se je moral na meji v Fernetičih ustaviti zaradi policijskega pregleda. Italijanska policija je kar precej časa preverjala dokumente enega od tujih potnikov na našem avtobusu. Tako so se začele prve skrbi, kajti če bi to trajalo predolgo, bi zamudili odhod Frecciarosse.

Moj vagon na tržaški železniški postaji je bil tik za električno lokomotivo, tako sem prehodil vso razdaljo, kolikor je ta vlak dolg, kar ni malo. S pomočjo rezervacije sem kmalu našel svoj sedež in do Torina ni bilo problemov. Na tej poti se izmenja več sprevodnikov, kar ni nič posebnega, a nazaj grede sem z enim imel težave. Frecciarossa je imeniten hiter vlak, vendar o njem nisem imel pojma. Menda gre za najhitrejšo evropsko vlakovno kompozicijo, ki lahko doseže do 400 km/h. Nekje med Milanom in Torinom smo vozili 300 km/h.

Zelo spominja na francoski TGV s katerim sem se peljal pred desetletji med Parizom in Marseillom. Od takrat je zame obstajal le ta vlak kot pojem hitrega vlaka, saj se spomnim takratnega občutka ob njegovi največji hitrosti, kot bi plavali. TGV na relaciji Torino-Chambéry je bil v primerjavi z mojo nekdanjo izkušnjo precej počasnejši. Ne gre pozabiti, da je na tej relaciji gorat svet, poln predorov. Ob tem dejstvu se človek le nasmehne, če pomisli na neznansko revščino slovenskih železnic. Pa še kakšna zgodba o drugem tiru zraven, in se ti ob tem začne megliti pred očmi. Že res, da smo majhni, razmeroma revni in da imamo zahteven teren. A najbrž je pri nas narobe še kaj drugega, predvsem v glavah! Na vsej poti do Torina se na vsaki večji postaji kaže sodoben utrip italijanskih železnic, saj mrgoli takih in drugačnih modernih vlakov. In pri nas? Počasi, zelo počasi, zagotovo pa prepočasi se modernizirajo naše železnice!



TGV Milano-Paris (foto: J. Kunaver)

V Torinu sem imel za prestop okoli štiri ure časa, več kot dovolj, da uredim vse potrebno v zvezi z rezervacijo. A ni šlo povsem gladko. Pri blagajni dobesedno niso hoteli nič vedeti o rezervacijah, v angleščini pa sploh ne. To pa je druga, ne preveč dobra podoba italijanskega uradništva. Še dobro, da se nekako zmenim v polomljeni italijanščini. »Pojdite na informacije, tam se ukvarjajo s tem«. Prav, poberem vso mojo prtljago, kovček, manjši nahrbtnik in torbo čez rame, tisto, ki smo jo dobili lansko leto v Postojni na karpatsko-balkansko-dinarski geomorfološki konferenci. Izjemno praktična! V kompleksu zelo moderne torinske železniške postaje najdem pisarno informacij

čisto na drugi strani perona. V njej se je drenjalo veliko ljudi in čakalo na milost informatorjev. Na avtomatu dobiš listek, a ne z zaporedno številko, kot pri delikatesi, ampak z neznanom oznako v kombinaciji črk in števil. Na šalterju številka 8 vidim plakat, ki omenja TGV. Krasno, a nimam zagotovila, da me bo moj listek pripeljal prav sem. In res, kliče me šalter 4, potem, ko sem čakal vsaj pol ure in potem, ko so se informatorji dvigali iz svojih sedežev in pohajkovali po uradu in izven urada brez posebnega dela. Skušam jih razumeti, saj so ljudje, a tudi potniki smo ljudje in še mnogo več nas je. In sedaj, da vidim in slišim, kaj mi bo povedala zdolgočasena uradnica. »Rezervacij za TGV mi ne dajemo, pojdite kar k vlaku in h capo di treno pa ga vprašajte«. Prav pa grem h »capotu di treno«, a sploh ne vem, kje naj ga najdem ob tako dolgi kompoziciji? Nervozno čakam na prihod TGV-ja, saj hitri vlak stojijo le malo časa, navadno kakšnih pet minut. Ob prihodu vlaka se postavim nekje v sredini, če je to sploh bila. Imel sem srečo, iz vagona stopi francoska sprevodnica, ki jo obstopi precej potnikov in jo sprašuje podobne stvari, kot bi jo jaz rad. Končno pridem na vrsto in na moje vprašanje o rezervaciji in na moje presenečenje prijazno zamahne z roko, češ kar gor gospod, lahko tudi v ta vagon. Duh po francoski ležernosti ali kaj drugega?

Od takrat dalje me do Chamberyja ni nihče več vprašal za rezervacijo, niti ni bilo treba ničesar doplačati. In kako je bilo nazaj grede? Iz previdnosti sem šel dan pred odhodom na železniško postajo, kjer pa se nek mlad uradnik sprva ni ravno znašel. Zahteval sem rezervacijo za TGV do Torina. S pomočjo starejšega kolega je končno izdaval, da mu za to dolgujem 36,00 evrov. Naslednje jutro sem bil spet deležen gostoljubnosti francoskih kolegov, ki so mi pomagali premagovati razdaljo med kampusom univerze Savoie Mont Blanc tik pri jezeru Bourget in dobrih 10 km oddaljenim Chamberyjem. Pri tem se je posebej izkazal prijazni dr. Fabien Hoblea, znan francoski krasoslovec romunskega rodu.

Od Chamberyja do Torina težav ni

bilo, še manj nadlegovanja sprevodnikov. Zato pa sva trčila takoj s prvim italijanskim na Frecciarossi na torinski postaji. Na razglasnem panoju sem zaman iskal razporeditev vagonov in mojega enajstega, na vagonih pa zunaj nisem opazil oznak. Najprej sem se odpravil na napačno stran, potem pa le v pravo, kjer je že pri sedmem vagonu razkoračen na peronu stal starejši sprevodnik. Vprašam ga za undici, on pa me pošlje kar notri in se vsedem na prvi sedež pri oknu z mizico in nasproti obrnjenimi sedeži, kar ni bilo v skladu z mojo rezervacijo. Čez nekaj časa, po odhodu, pride v vagon in se ustavi pri meni ter se začne ob pogledu na moje dokumente nekaj razburjati, da ni v redu. O potovanju je ves čas treba voditi dnevnik z zapisovanjem točnega časa odhodov in smeri vožnje. Če tega ne delaš je narobe. Dokazoval sem mu, da to delam, on pa mi je roko kar odrinil. Ni dolgo vztrajal in je odšel, a nisem razumel, ali se bo še vrnil in težil ter mi delal morebitne težave. Pa ga sploh ni bilo več v naš vagon. Je pa v Milanu prišla na vlak tričlanska družina in se na podlagi rezervacije vsedla k meni na preostale sedeže. Lepa reč, še četrtega člana bi bilo treba in bi se moral presesti. To je zakuhal omenjeni sprevodnik, ker me je poslal v napačen vagon. A tudi pozneje ni bilo nobenega takega potnika pa tudi sprevodniki so se zamenjali. Pa tudi moje karte ni pogledal nobeden več.



Torinska železniška postaja z vlakom Frecciarossa (foto: J. Kunaver)

Na takem potovanju se ves čas nekaj dogaja, včasih tudi kaj manj prijetnega, kot je bil naprimer omenjeni sprevodnik. Nekoliko te take stvari pač vznemirijo, posebej, če potuješ sam, ker se bojiš, da se bo kaj dogajalo izven načrta. Mlajših potnikov take

stvari zagotovo ne motijo, ker jemljejo stvarnost drugače, manj prizadeto. In vendar, na tržaški železniški postaji bi po prihodu vlaka skupina mladeničev kmalu ostala brez edine možnosti večernega prevoza v Ljubljano. Bal pa sem se, da tudi jaz sam. Še ena sitnost več, čeprav nepotrebna! Ko sem se pred štirimi dnevi pripeljal z ekspresnim avtobusom v Trst je avtobus parkiral v pokriti hali in sprevodnik mi je na moje vprašanje povedal, da bo ob povratku avtobus čakal točno na istem mestu. Tam so tri parkirna mesta za avtobuse, zraven pa osvetljeni semaforji z imenom kraja, kamor odhajajo. V soboto, ko sem se vračal z vlakom, ki je imel deset minut zamude, na tem parkirnem mestu mojega avtobusa ni bilo. Spet nova sitnost. Kje se vendar zadržuje, kajti moral bi biti tu, na za to določenem kraju? Ali sem morda jaz problem, ker stvari jemljem preveč resno, preveč dobesedno, preveč dosledno?

Na zunanjih parkiriščih od daleč le zagledam nek avtobus s prižganimi lučmi. Bil je pravi. Zlezem vanj skupaj s prtljago in takoj za tem se sama s šoferjem odpeljeva na notranje parkirišče. Nekoliko nestrpno rečem šoferju, da bi moral biti že prej notri, on pa kar jezno odgovori, da ne more dve uri čakati notri. Nelogično! In kaj piše na semaforju na tem parkirnem mestu? Nič, prav nič, tudi ni osvetljen. Tipično, za one onstran meje je vse dobro, podtikam italijanskim upravnikom avtobusne postaje, čeprav je v resnici to naša stvar in naša skrb. Če bi na semaforju pisalo Ljubljana (v Trstu najbrž Lubiana), bi to opazil že prej. In mladeniči? Dva sta pritekla v zadnjem hipu in v angleščini hitela, da jih pride še več. Tudi na mojo intervencijo je šofer čakal še skoraj deset minut, da so prišli vsi, a za zamudo so bile krive komplikacije s kartami.

Hvala sprevodniku v Torinu, ker ga ni bilo več k meni, hvala družini v Milanu, da so bili samo trije, hvala šoferju avtobusa v Trstu, ker mojih besed ni vzel preveč za slabo, hvala mojim francoskim kolegom, ki so mi s svojo prijaznostjo in uslužnostjo olepšali bivanje v Chamberyju!

Jurij Kunaver