

Běžky v nejsevernějším koutě Evropské unie

Severská zima mi učarovala již před pár lety. Po Vánocích začínám pokukovat po levných letenkách a vyhrává Kirkenes, městečko se 3000 obyvateli ležící na pobřeží Barentsova moře, téměř na norskorských hranicích. Volíme poslední březnový týden, který již slibuje přijatelné teploty, dlouhý den, ale zaručuje ještě dobré sněhové podmínky.

Z Oslo je to do Kirkenes téměř 2,5 h letu. Letiště se nachází uprostřed bílých plání, 12 km od města. Moře díky Golfskému proudu nezamrzá až po Murmansk. Právě kvůli této významné vodní cestě bylo Kirkenes během druhé světové války druhým nejbombardovanějším cílem vůbec. Končí zde evropská silnice E6 a legendární poštovní a výletní plavby Hurtigruten z jihonorského Bergenu. Některé nápisy jsou dvojjazyčné s ruštinou. Kromě památníku válečné operace toho ale v Kirkenes moc k vidění není, a proto prvním autobusem město opouštíme směrem na severozápad, do Tana bru. Autobus jezdí jen některé dny v týdnu. V Tana bru trávíme první noc ve stanu.

Dále se potřebujeme dostat 18 km přes finské hranice do osady Nuorgam, nejsevernějšího bodu Finska a Evropské unie. Spojení je jen v létě, ale usmálo se na nás štěstí, během přebalování se k nám zvědavě přimotal sámý pastevce sobích stád John, který nám za chvíli již nabízí odvoz. Přestože je Skandinávie vyhlášená jako oblast, kde je stopování téměř nemožné, v nejdlejších oblastech Laponska, kam hotely a turisté ještě neprošli, jsou lidé neuvěřitelně ochotní pomoci, jinak by se tu ani nedalo přežít. Dovídáme se spoustu zajímavých věcí ze života skutečných Sámů (nikoli těch krojovaných prodávajících suvenýry). Osadu Nuorgam tvoří jen několik domů, malý supermarket se sortimentem všeho užitečného do zdejších podmínek a benzínová pumpa. Norové sem jezdí nakupovat o maličko dostupnější alkohol. Kromě toho tu začíná jeden z nejdelších a nejméně chozených treků Finska, do 80 km vzdáleného Sevetijärvi. Loučíme se a sestavujeme pulky neboli saně, na kterých potáhneme materiál. Mírně stoupáme z údolí řeky Tenejoki, jinak celá naše trasa bude téměř po rovině v nadmořské výšce kolem 150 m. Rostou tu jen pokroucené zakrslé břízky. Je jasno, trochu fouká ale při zdejších teplotách, je i slabý větřík velmi nepříjemný. Cesty jsou značeny kříži připomínajícími naše nechráněné železniční přejezdy – pro skútry jsou kříže červené, pro lyžaře modré (úseky, kam skútry nesmí). Rychlost pohybu s pulky ale není nijak závratná, denní úseky počítáme kolem 20 km. Z plání sjíždíme k jezeru. Po překonání jezera stavíme podruhé stan, jsme v poslední obydlené osadě na naší cestě do Sevetijärvi.

Přes noc začal foukat silný vítr a sněžit. Balíme se do šál a vyrážíme. Stoupáme od jezera opět na pláň a mírně bojujeme s navigací, „skútrovka“ vede kousek jinudy než kříže, ale brzy se ukazuje, že jí můžeme věřit. Za celý den potkáme asi 5 skútrů, jinak nikoho. Odpoledne vylézá sluníčko, ale vítr

neustává. Máme jej naštěstí v zádech a tak se podaří dojet místo na první, rovnou na druhou chatu Tshaarajärvi. Podle zápisu v knize tu nikdo nebyl několik dní. Zatápíme a užíváme romantiky finských srubů. Chaty si velmi vážíme, venku zuří slušná vichřice a na pláních nejsou místa, kde by bylo možné postavit stan do závětrí.

Vítr se utišíl a my vyrážíme na další etapu. Jen mírně se houpeme mezi břízkami, jezírky a řekami, které jsou pod sněhem skoro k nerozeznání. Obědváme v další chatce. Za celý den nepotkáme nikoho, pouze čerstvou stopu skútru po strážcích, kteří jezdí doplnit dřevo. Přejíždíme menší hřebínek s nádherným výhledem. Se západem slunce jsme na dnešním srubu. Večer se vyjasňuje a před půlnocí pozorujeme zeleně blikotající polární záři.

Plán dopolední procházky na okolní kopce padá kvůli sněžení a silnému větru, naštěstí urazit musíme jen 12 km a po cestě je další chata, kde si dáváme oběd. Odpoledne se dělá na pár hodin hezky, krajina se pozvolna proměňuje, sjíždíme do pásma borovicového lesa a ve dvě jsme již v cíli, na srubu Opukasjärvi.

Prosluněné ráno a posledních 12 km do Sevettijärvi, jede se dobře, kilometry rychle ubíhají. Sevettijärvi je maličká osada s autobusovou zastávkou a občůdkem v rámci baru. Koupit se tu dá jen velmi omezený sortiment základních potravin. Po malém doplnění zásob a poradě s místními pokračujeme na jihozápad, přesouváme se do oblasti jezera Inarijärvi. Máme to ještě 6 km na chatu. Inari je mnohem známější oblastí, potkáváme více skútrů, ale náš srub leží mimo cesty, takže poslední 3 km po jezeře částečně prošlapáváme. Bez souřadnic bychom ho asi nenašli. Podle zápisu v knize zde kromě strážců, kteří v posledních dnech dovezli dřevo, nikdo nebyl od října. V létě je chata dostupná jen na kanoi.

Pokračujeme na jih po skútrové trase ze Sevettijärvi do Ivalo. Střídají se menší jezera, řeky a lesy. Asi po 2 h cesty potkáváme větší skupinu lidí, ze které se vyklubou Češi. Ukazuje se, že nocují na chatě, kam míříme a je jich 10. Máme trochu starosti, jak se poskládáme, ale především nás štve, že zde Češi opět porušují pravidla spaním více nocí na jedné chatě, pohybem ve velké skupině a především se potvrzuje naše hypotéza, že jsou organizovanou skupinu cestovní kanceláří (CK Viking Line). Na chatě jsme první a nestačíme se divit „občůranosti“, která je nám posléze zdůvodněna tím, že záchod je daleko (ale pokud někdo ujede 30 km denně na lyžích, ujede i 200 m ...). Klienti pravděpodobně vůbec nevědí, že sruby nesmí využívat organizované skupiny za účelem zisku (pro ně jsou sruby placené na klíč).

Ráno si přivstaneme, abychom se sbalili a vyrazili dříve, než velká skupina. Máme před sebou jezerní úsek po Inarijärvi (jezero je dlouhé 80 km). 23 km bílé pláně beze změny je trochu obíjejších. Ale je hezky, není kam spěchat. Na křižovatce se dáváme do řeči se skútrařem, konzultujeme zítřejší trasu, a

když přiznáváme, že jsme z České republiky, ptá se nás, jestli neznáme ty nezodpovědné šílence, co sem loni jeli na sněžných kolech a on je na své chatě zachraňoval před umrznutím. Srub Pisteri je naším posledním. Snažíme se odpočinout před závěrečnou a nejdelsí etapou k autobusu. Čeští kolegové nám svou zábavou bohužel příliš brzký spánek nedopřejí.

Vstáváme v pět, teploměr ukazuje -22 °C. Nedá se zastavit, aby nám neomrzly nohy v běžkových botách, tak zavrhuje navigačně složitější zkratky a hltáme kilometry na jezeře. Fantastické světlo a ticho. Téměř bezvětří. Cesta ubíhá rychle. Za půlkou trasy potkáváme rybáře a ptáme se na cestu. Nakonec z toho je ochutnávka sobího masa, nabídka svezení a pozvání do chaty, které musíme odmítnout kvůli autobusu. Ve tři jsme v cíli cesty, u autobusové zastávky v osadě Partakko. Nikde živáčka, jen schránky u silnice, provoz mizivý. Vaříme čaj a čekáme na poštovní autobus, který nás sveze do Näätamö, poslední vesnice na finsko-norské hranici. Zastávky jsou sice po 30 – 50 km, ale rychle pochopíme, proč 80 km trvá dvě hodiny. Zastavujeme u každé poštovní schránky v lese, řidič do nich od volantu bravurně vhadzuje obálky, kufr je plný balíků. Občas u schránky někdo i řidiče-pošťáka očekává. V Näätamö jsme po sedmé a před námi je nepříjemných 10 km pěšího přesunu po silnici na norskou stranu, do Neidenu (na silnici E6), odkud nám ráno jede autobus na letiště. Rozhlížím se kolem zavírajícího obchodu, jestli ještě někdo nepojede, Norové z Neiden sem jezdí nakupovat. Všechna norská auta jsou ale již pryč. Všimne si mě starší Finka a ptá se, co potřebujeme. Vysvětluji naši situaci. Nabízí mi odvoz do Kirkenes. Je nám to až trapné, zvažujeme a lákavé nabídky podléháme. Ačkoli jsme tři, vzhledem k množství věcí, které máme, vypravují dvě auta, ve druhém veze manžel náš materiál. Mluví sice jen trochu anglicky, ale vyzvídám, že paní pracuje v nemocnici v Rovaniemi (500 km na jih, kde mi před 3 lety po úrazu zachránili nohu a život!) Trváme na vysazení už v Neiden a dojetí do Kirkenes ranním autobusem. Hledáme zastávku, místo na stan a jdeme pro vodu. Ta vzápětí v termosce zamrzne, vařiči se také nedaří. Až ráno se dovídáme, že v noci bylo -25 °C. Příjezd na letiště těsně před odletem nás sice maličko znervózňuje, ale v Norsku vše funguje jak má, a tak vše stíháme bez problémů. Pak už jen přestup v Oslo a domů.

Kompletní náklady: 9000 Kč/os. (letenky, autobusy, jídlo, mapy)

Vybavení: pulky z dětských bobů na pevných tyčích (profesionálnější méně brzdí a nepřevrací se, ale byly by problémem v letadle), BC běžky, GPS a běžné tábornické vybavení s ohledem na velmi nízké teploty.

Helena Křenková