

V Skandinavijo z avtodomom – pozimi.



Ko nekdo omeni, da se bo v Skandinavijo podal z avtodomom po navadi pomislimo na hladnejše poletje na severu evropske celine s celodnevni soncem in seveda obveznim obiskom Nordkappa, kot najsevernejše točke celine.

Če pa kdo omeni, da želi to izvesti pozimi, je najprej deležen začudenih pogledov in takoj nato vprašanj v smislu: „ali veš, da je tam pozimi tema?“ pa „ali veš, da so temperature konstantno pod -20°C “ in „kaj za vraga boš tam počel?“.

Načrt je zorel vsaj tri leta, od takrat, ko smo si Švedsko, del Finske in Norveško z obveznim „obtačlanjem“ na Nordkappu, ogledali poleti. Privlačna se mi je zdela misel na polarno noč, obilico snega in nizke temperature, sočasno pa uresničitev „otročkih želja“, videti polarni sij in orke, ki pridejo pozimi skoraj do obale v bližini Narvika.

Avtodom sem postopoma pripravljaj na tako pot in seveda vsako zimo preizkusil ali smo sposobni v avtodomu preživeti več dni na nizkih temperaturah. Šibka točka vsakega avtodoma je izolacija vodovodne napeljave, velika poraba elektrike in plina za ogrevanje ter potencialne težave z zagonom motorja. Za ogrevanje sem si poleg standardno vgrajene plinske Trume C6002 omislil še zračni dizelski Webasto in dodatno še motorni Webasto za ogrevanje motorja pred in med vožnjo.

Za porabo elektrike se nisem preveč sekiral, saj mi je bilo jasno, da bo zaradi daljših voženj to še najmanjši problem. Vseeno je v boksu našel svoj prostor 800W agregat.

Največ skrbi je povzročala „obutev“ vozila, saj so bila mnenja v stilu: „tam se ceste sploh ne plužijo“, „soljenja tam ne poznajo“, „vse skupaj je živ led“ pa do „ježevke so pozimi obvezne“; precej zaskrbljujoča. Odločitev je bila, da bodo morale standardne kakovostne zimske gume v kombinaciji z verigami zadostovati, če pa ne bo šlo naprej pa bomo obrnili.

Ker je pri nas tudi pot cilj, je bilo načrtovanih 7.500 – 8.000 km povsem dosegljivih v šestnajstih dnevih kolikor sva jih s Petro imela na voljo.

Kak mesec pred odhodom se nama je pridružil še kolega Cvet z Matejo in vsaj glede nepredvidenih okvar je bila misel na odhod lažja, bo vsaj kdo pripravljen takoj pomagat.

Na pot sva se odpravila v petek 24.12. takoj po „božični večerji“ in to na prve tople dneve po daljšem hladnem obdobju. Nekaj skrbi nama je povzročala vremenska napoved, ki je za vožnjo čez Nemčijo obljubljala prehod snežne fronte.

V praznični noči sva potovala iz Maribora proti Passau po skoraj suhih cestah in le občasnih snežnih plohicah, ki pa na vozišču niso puščale nobenih sledi. Cvet, ki je nekoliko prej potoval po vzporedni cesti od Karavank proti München-u pa je poročal o kar močnem sneženju.

Od Passaua dalje sva bila tudi midva deležna več snega in na cesti se kmalu pojavijo prve ekipe za pluženje in posipanje. V Regensburgu zavijeva proti Berlinu in kmalu zapustiva avtocesto ter v sneženju respiva na bližnjem tovarniškem parkirišču.



V soboto nadaljujema pot proti Berlinu po kakšnih 20 centimetrih svežega snega, ki je zapadel ponoči. Cestarske ekipe so na terenu in kar 40 kilometrov voziva za plugom, ki čisti avtocesto.



Kljub temu vsakih par kilometrov zagledava v jarku prevrnjeno vozilo. Okoli Berlina se ceste skoraj posušijo in tudi sonce se sramežljivo pokaže izza oblakov. Iz Puttgardna, kjer se srečamo s Cvetom, se s trajektom zapeljemo v Danski Rødby in po popolnoma poledenelih



cestah do Helsingør-a od koder po 20 minutah plovbe s trajektom prispemo v švedski Helsingborg. Ker je ura pozna si na cesti proti Jönköping-u poiščemo prenočišče na parkirišču velikega nakupovalnega centra.



Zjutraj nas že okoli 6h zbudi ropot nakupovalnih vozičkov in presenečeni ugotovimo, da je večina trgovin odprtih od 6 do 23, sedem dni na teden.

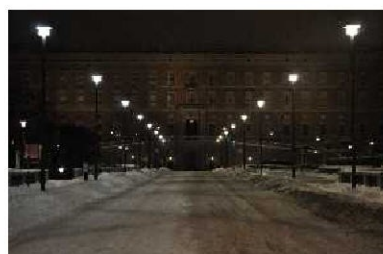
Ceste proti Jönköping in dalje proti Linköpingu, Norrköpingu, Nyköpingu (štirje pingi) in Stockholmu nas presenetijo z urejenostjo (večinoma štiripasovna avtocesta), očiščenostjo (splužena in soljena), ter ogrevanimi sanitarijami na počivališčih. V Jönköpingu se ustavimo v bližini pomola, ki je na debelo obložen z ledom. Temperature so okoli -15°C , vendar je mraz suh in ga ni težko prenašati.



Par kilometrov naprej zavijemo v kraj Granna in si v lokalni trgovini, ki je hkrati tudi izdelovalnica in jih je po vsem mestu polno, privoščimo svetovno znane sladkorne palčke Polkagris.



V Stockholm prispemo v večernih urah in kmalu ugotovimo, da mesta niso tako lepo očiščena snega kot glavne ceste. Vožnja z ježevkami je v mestu prepovedana. Parkiramo pred enim od mestnih muzejev ob obali in v neposredni bližini strogega centra. Večerno – nočni sprehod po





skoraj praznem mestu je čudovit zaradi novoletne razsvetljave in obilice snega. Pogledi, ki se nam nudijo so povsem drugačni od poletnih in mesto živi povsem drugače. Škoda da smo za par dni zamudili Božični sejem v neposredni bližini kraljeve palače.

Prostor za spanje si poiščemo na Euro parkingu v bližini letališča. Ponoči, v sneženju in ob povsem praznem parkirišču namerno prezremo znak za prepoved parkiranja v nočnih urah, ter zjutraj najdemo obvestilo o prekršku s kaznijo 700 SEK.



Pot nadaljujemo do bližnje univerzitetne Uppsale, kjer si ogledamo katedralo v kateri so pokopane nekatere švedske kronane glave. Cerkev je kot velika večina skandinavskih mogočna vendar preprosto opremljena, brez nepotrebnega razkazovanja cerkvenega bogastva.



Še vedno v sneženju se preko Gävle in Sundsvall-a pripeljemo do mosta Hogga kusta in zapeljemo proti Umeå-i. Spotoma se je cesta zaradi stalnega sneženja iz skoraj kopne spremenila v povsem zasneženo, vendar splužena in solidno prevozna. Zaradi nizkih temperatur ni bila soljena, pa tudi posip iz kamenčkov uporabljajo le na večjih krožiščih v mestih.



V Umeå-i parkiramo z dovoljenjem zaposlenih na dvorišču vrtnega centra in prespimo pri -15°C .



Prebudimo se v jasno jutro in kmalu ugotovimo, da smo že tako visoko na evropski celini, da se to že pošteno pozna pri dolžini svetlega dela dneva. Tako sonce vzide krepko po 9. uri in zaide kmalu po 15.



To seveda ne pomeni, da je ves da je skoraj dve uri prej in do skoraj svetlega. Tako lahko v dopoldanskih vzhodih in



ostali čas trda tema, ampak potem mrak od bolj temnega tudi največji zaspenci uživajo popoldanskih zahodih sonca.

Pot nadaljujemo po obalni cesti E4 čez Skellefteå-o do Piteå-e in proti Luleå-i po kateri zavijemo levo na E10 proti Kiruni. Temperature se spustijo pod -20°C , celo do -26° . Po nekaj 10 km vožnje prečkamo polarni krog in po par 100 m smo uradno na teritoriju, kjer pozimi vlada „večna tema“.





Par kilometrov pred Kiruno opazimo iz avta krasen severni sij. Mnenja sem, da bo kasneje še lepši in pot nadaljujemo skozi rudarsko Kiruno do Nikkaluokte, izhodišča za pohode na najvišjo Švedsko goro 2111m visoki Kebnekaise. Temperatura se spusti pod -31°C in v strahu pred jutranjim vžiganjem motorjev se prestavimo nazaj bliže Kiruni. Spotoma vseeno ujamemo še nekaj severnega sija, tako da lahko s fotografijami dokažemo da smo ga res videli.



Ker smo na poti že prešli polarni krog in ker je le dva tedna od zimskega solsticija v tem času sonce tukaj ne vzide, kar pa ne pomeni da je tema. Ob prekrasni, skoraj celodnevni zarji se okoli 10h zdani in okoli 14h stemni. Barve, ki jih tako nizko sonce pričara v naravi so enkratne in spominjajo na kičaste fotografije sončnih zahodov. Prevladujeta izrazita oranžna in škrlatna barva.



Mimo enega najbolj fotografiranih motivov Laponske – Laponskih vrat v bližini Abisko-ta (menda najboljši prostor za opazovanje severnega sija) pripeljemo do enega najsevernejših urejenih smučišč Björkliden-a, kjer imamo dogovorjen izlet s pasjimi vpregami. Po začetnem šoku, da bo izlet mogoče odpadel zaradi bolezni lastnice oz. vodnice, nas njen mož vseeno razveseli z „musherjenjem“ (vodenjem psov) in sicer dobiva s Cvetom vsak svoje sani z vpreženimi štirimi psi. Izlet po zasneženih (snega je le kakih 30cm) planjavah pod jasnim nebom je enkraten in presenečen sem nad močjo in vztrajnostjo, ki jo kažejo psi. Kasneje naju prijetno preseneti še lastnica s popustom pri plačilu in liter Mariborčana ter forumaški koledar ostaneta na visokem severu.





Napoveduje se snežno neurje in opozorjeni s slabim stanjem cest na Norveški strani se odpravimo proti Narviku.

Na mejnem prehodu naletimo na zelo zavzete norveške carinike, ki jih najbolj zanima količina alkohola, ki ga vozimo na Norveško. Dovoljena količina alkoholnih pijač ne glede na vsebnost alkohola je 3L po osebi in po podrobnejši kontroli Cvetovega kombija zaplenijo 7L žlahtne kapljice in napišejo kazen v višini 1. 00 NOK zaradi utaje. Meni k sreči uspe prešvercati vse silne količine in tako tudi v naslednjih dneh nismo žejni.



Cesta za mejo se rapidno poslabša in spust proti Narviku opravimo ob zmanjšani hitrosti in v nizki prestavi. Ker imamo jutri rezerviran izlet z gumenjakom za ogled ork, se moramo daljšemu postanku v Narviku odpovedati in po obalni cesti zapeljemo proti Skarberget-u, od koder vozi trajekt v Bognes. Par kilometrov pred Skarbergetom se na daljšem vzponu kolesa zavrtijo v prazno



in po ustavljanju z grozo ugotoviva, da je cesta po kateri se že kakšno uro voziva s hitrostjo 60 – 80 km/h povsem poledenela. V resnici je na asfaltu kakšnih 5 cm ledu, ki ni z ničemer posut in postane nama jasno zakaj so ježevke »tukaj gori« obvezna zimska oprema domačinov. Natakneva verige in se tako odpeljeva do trajektnega pristanišča. Prvotni plan, da se zjutraj peš odpravimo preko in zvečer nazaj v Narvik, kjer naj bi preživelimo novo leto, zaradi razmer na cesti na hitro spremenimo, kar se tudi kasneje izkaže za edino pravilno odločitev.

Zjutraj je led prekrit s kakšnimi 5 cm svežega snega, ki pa je južen, saj so temperature že od Narvika dalje pošteno zrasle in so okoli ničle. Vožnja po ledeno – zasneženi cesti je precej boljša in na trajektu snameva verige.



V Bognesu nas že pričakuje spremstvo, ki nas popelje do „Orca Tysfjord“ oz. Tysfjord Turistsenter, od koder se odpeljemo s slabih 10 m dolgim gumenjakom na morski rock & roll. Seveda nas za vožnjo po hladnem morju pošteno opremijo (nepremočljivi kombinezoni, ki služijo tudi kot rešilni jopiči), kljub temu pa smo po treh urah vsi mokri, premraženi a zadovoljni. Ork nam zaradi razburkanega morja žal ni uspelo videti (iz Lodingen-a na Lofotih, kjer tudi organizirajo ogleda, so celo poročali, da niso izpluli zaradi slabega vremena), smo pa opazovali ogromne morske orle, ki so iz morja tik ob čolnu pobirali ribe, ki jim jih je metal vodič.



Po izletu se pozanimava o stanju cest in opozorijo naju na možnost zametov na dveh prelazih proti jugu na sicer glavni E6.

Vožnja po zasneženih cestah počasi postaja užitek in hitrost temu primerno raste. Paziva le, da ne izvajava hitrih manevrov in nenadnih zaviranj; le vožnjo navzdol opravljava še vedno z največjo previdnostjo. Po vožnji skozi Fauske se cesta naenkrat povsem spremeni in kar lep kos poti je kopna, oz. izredno dobro očiščena. Napredujemo precej hitreje in prespimo kakšnih 20 km pred polarnim krogom (tokrat navzdol proti jugu).



Ponoči sneži in zjutraj je na cesti skoraj 10 cm snega, vendar sva sedaj takih razmer že vajena in kar lepo napredujema. Čez planoto kjer je označen polarni krog voziva praktično sama, le na vzporedni železniški progi vozi vozilo za čiščenje tirov. Tudi gostinski objekt prav na polarnem krogu je zaprt, pa tudi parkirišče ob spomeniku padlim vojakom je neočiščeno.



Zapeljemo kar naprej proti Mo i Rani in par kilometrov pred mestom v vasici ob cesti opravimo «foto termin» s tremi losi, ki nam prečkajo pot. Ker se očitno preveč približam mladiču me njegova mati tako pogleda, da kar odskočim par korakov nazaj. Z živaljo s cca 2 m plečne višine in par sto kilogramov se pač ne gre šaliti.



V Mo i Rani po planu zavijemo proti meji s Švedsko (mejnega prehoda praktično ni, le obvestilo, da če želiš kaj cariniti opraviš to v Mo i Rani ali pa Tarnaby-ju) in naprej v Stenmarkov Tarnaby, kjer parkiramo ob Anjaliften (po Anji Person). Opazimo, da so ponosni na svoje vrhunske športnike (smučarji Ingemar Stenmark, Anja Person, Stig Strand, Jens Byggmark, Beng Fjallberg in bordar Hampus Mosesson) in jih tudi s pridom izkoriščajo za promocijo svojega kraja.



Silvestrski večer preživimo kar v in okoli avtodomov in ugotovimo, da se Švedi držijo bolj zase in pridejo na plano res samo ob polnoči.



Zjutraj 1.1.2011 prvič na poti izvlečemo smuči in se odpravimo na celodnevno smuko po dveh progah/vlečnicah. Ena je Anjaliften in druga Ingemarliften (kako pa?). Ingemarliften je ob progi, ki je ena od pripravljanih trening baz švedske smučarske reprezentance. Obe vlečnici sta za naše razmere precej dolgi in stari in bi jih tudi pri nas že nadomestili z modernejšimi sedežnicami, vendar celodnevna smuka „po rebrih“, saj smo na smučiščih praktično sami, odtehta majhnost.



Ker smo glede prevoznosti norveških cest precej skeptični se odločimo, da se bomo pot proti Areju, ki je naslednji na vrsti raje opravili čez Švedsko po E12 do Storuman-a in po E45 do Östersunda. Mirno vožnjo po zasneženih cestah nam zabeli le okvara zadnje zavore na Cvetovem kombiju.



Okvaro po sistemu „popravi sam“ odpravi kar Cvet in po slabi uri napredujemo dalje. V Östersund prispemo pozno popoldan v temi in najprej zapeljemo do tekaško – biatlonskega stadiona, ki ga uporabljajo rekreativci za rekreacijo.



Po sprehodu po res lepo okrašenem mestu se odpeljemo po E14 do naj švedskega smučišča v Are-



ju. Upravljalci smučišča in mesta so do avtodomarjev neprijazni in na vseh centralnih parkiriščih je nočno parkiranje prepovedano. Zapeljemo se na skrajni vzhodni del smučišč v Are – Björnen (medvedkovo) in parkiramo tik ob smučarski progi.

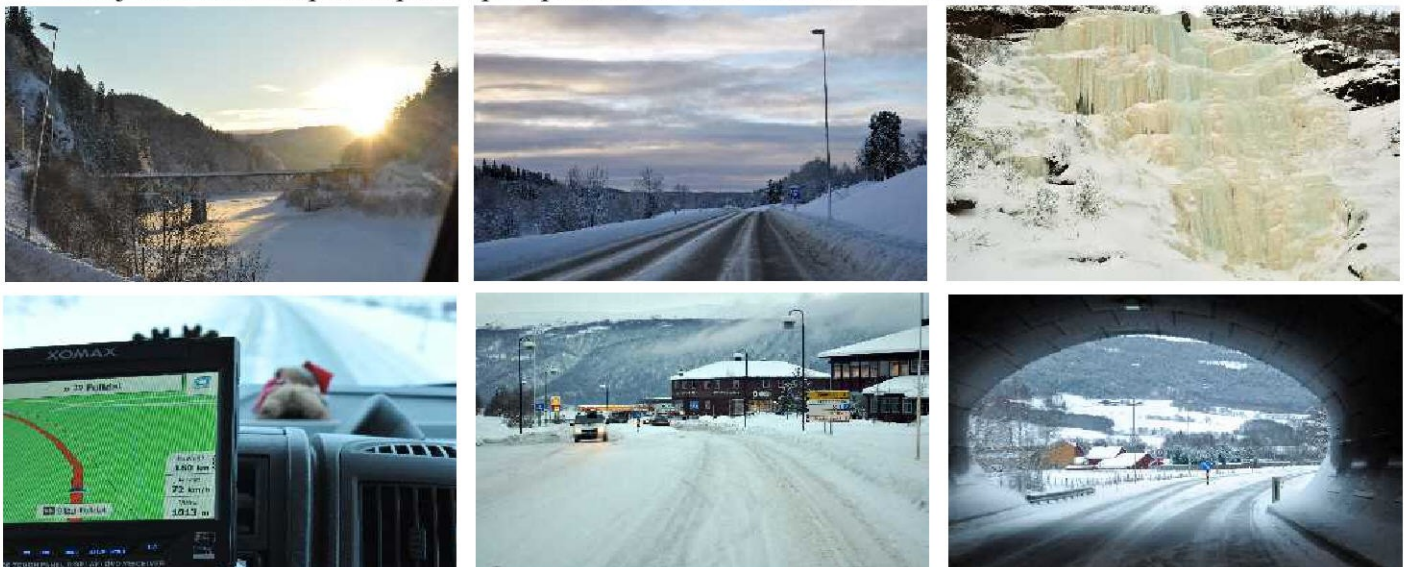


Dan je namenjen celodnevemu smučanju in večernemu premiku v norveški Trondheim. O smuki nebi izgubljal besed, malo snega, slabo vreme in vidljivost, skoraj neznosna gneča na progah – tam me ne vidijo več!

Proti večeru zapeljemo proti Tronheimu, brez zapletov prečkamo mejo in takoj opazimo, da so v tem delu ceste precej bolje urejene kot višje zgoraj. V Tronheimu parkiramo pred katedralo, nasproti mestne hiše, kjer tudi povsem v miru prespimo. Parkirnina se plačuje od 8 – 16 (zimski red) in zjutraj jo tudi poravnamo za dve uri, dovolj za ogled katedrale.



Zaradi preteklih nizkih temperatur sva porabila že tri od petih jeklenk plina in zaradi boljšega občutka se odločim napolniti jeklenke na edini (daleč okoli) polnilnici propana . Cesta proti jugu je nekaj časa izvrstna potem pa se spet spremeni v rahlo zasneženo ledeno drsalnico.



Kljub temu napredujemo dokaj hitro in kmalu smo 1.000 m visoko v Dovrefjell nasjonalparku. Vožnja čez planoto je zaradi pogostih zametov omejena z zapornicami in ogrevanimi hiškami za čakanje, ki pa jih k sreči ne rabimo izkoristiti, saj je cesta odprta. V primeru zapore počakajo, da se nabere nekaj vozil (mislim da 60 potnikov), ki jih čez planoto spremlja plug.





Kljub celodnevneemu sneženju je na cesti le par cm snega, saj so temperature spet nizke in avtomobili ter veter odpihnejo sneg s cestišča. Avto v jarku in kamion povprek v krožišču pa nas vseeno opominjajo na previdnost.

Mimo Kvittfjella se zapeljemo v Hafjell enega od 4 smučarskih centrov okoli Lillehammerja. Avtodomarjem prijazni dovoljujejo parkiranje tik ob smučišču. Slučajno je danes tudi nočna smuka, tako da se precej domačinov pripelje na smučanje šele pozno popoldne.



Spet dan za celodnevno smuko. Najprej me neprijetno presenetijo na blagajni, kjer POS terminal nikakor ne sprejme nobene od mojih kartic (kot se je izkazalo kasneje je bila napaka „programirana“ pri njih, saj imajo od turistov raje keš). Sicer pa smuka povsem drugačna kot pred dnevoma v Are-ju. Dovolj snega, skoraj prazna smučišča, sicer pa spet večinoma snežen dan. Pozno popoldan se zapeljemo do bližnje Olimpijske bob proge in po zaledeneli progi se spustimo z bobraftom.



Kljub hitrosti „le“ okoli 80km/h in „le“ 2G pospeška v ovinkih je vožnja adrenalinska. Dan zaključimo pod skakalnicami Lillehammerja, ki so tudi ponoči delno osvetljene.



Zbudimo se pod 10 cm novega snega in ob povečanem prometu osebnih vozil ter avtobusa, ki v bližnjo športno gimnazijo že pred osmo uro pripeljejo najboljše norveške mlade zimske športnike. Nekateri iz bližnjih nastanitev celo priganjajo peš. Skakalnici sta tokrat popolnoma razsvetljeni, vendar dvomim da jih bodo zaradi močnega sneženja in novozapadlega snega, danes kaj uporabljali.





Cesta do Osla je precej zasnežena in kljub močnemu sneženju komaj pred Oslom srečamo prvi plug. Je pa zanimivo opazovati gradbenike, ki kljub nizkim temperaturam in sneženju nemoteno gradijo cesto in most.



V Oslu se zapeljemo na polotok Bigdoy, kjer je večina muzejev. Ogledamo si muzej z vikinškimi ladjami in pred njim najdemo parkiranega še večjega „pacienta“ kot smo mi. Italijan z zlizanimi letnimi gumami. Po moje je bil avtodom celo rentan (Kam pa greste? Ja no malo okoli.) in verjetno so v Oslo



prispeli s trajektom, saj bi po cestah nedvomno težko. Še ogled ekspedicijske ladje Fran in že smo na poti iz Osla.

Odločimo se za vzhodno cesto proti Švedski, ki povezuje Oslo in Stockholm, le da mi pri Säffle-ju zavijemo navzdol ob največjem Švedskem jezeru Vänern. Prenočimo na velikem parkirišču ob plaži in marini v mestu Amal, kjer tudi obiščemo lokalno restavracijo. Kot zanimivost naj povem, da osem piv stane enako kot štiri poštene večerje.



Žal je cesta proti Göteborg-u precej odmaknjena od jezera in tako tudi po lastni nerodnosti ostanemo prikrajšani za razglede, ki se nedvomno nudijo.



Göteborg je severna prestolnica bivše Jugoslavije, saj tu še iz tistih časov živi veliko „jugosov“, največ Srbov. To spoznate že po kratkem sprehodu po trgu (na eni stojnici najdemo tudi mesnine Kras-a) in mestnih ulicah (cigana igrata na vogalu), kjer je prvič na tej poti vse polno ljudi. Temperature so ugodne, celo toplo je: 0°C in sneg se pospešeno topi. To na cestah povzroča velike luže, skozi katere se avti le stežka prebijajo.

Kakšen bi bil obisk Švedske brez obiska Ikee? Na južni strani Göteborg-a je nakupovalni center z Ikee in veliko prebivalcev najdemo v trgovini, predvsem pa v restavraciji, ki je očitno najcenejša prehrana daleč naokoli.





Še vožnja do Helsingborg-a po rahli meglici, plačilo trajekta po švedski tarifi, ki je 10% višja od nemške in vožnja čez Dansko, ki na cestah nudi povsem drugačno sliko kot pred dvema tednoma. Temperature so visoke (okoli 8°C) ceste in tudi okolica pa kopne. Čez Fehmarnbelt se vozimo spet ponoči zato parkiramo kar „za ovinkom“ v bližini kampa Puttgarden na parkirišču „ob plaži“. Parkirišče je popolnoma poledenelo in zaradi rahlega dežja upam, da čez noč vse skupaj še dodatno ne zmrzne.



Čeprav skoraj 1500 km od doma se tukaj naše potovanje praktično zaključi. Zjutraj je k sreči prav tako toplo in čez Nemčijo in Avstrijo se vozimo ob močnem nasprotnem južnem vetru po kopnih cestah, pa tudi okolica večinoma ne kaže, da je bilo pred dvema tedni skoraj pol metra snega. Cvet in Mateja potegneta kar do doma, midva pa prenočiva pri „bratcu Mihcu“ in se zjutraj čez Avstrijo vrneva v Maribor, kamor prispeva v nedeljo po 16 dnevih in 7.700 prevoženih kilometrih.





Zasnežene ceste v okolici Berlina.



Avtomobil v jarku vsakih par kilometrov.



Popoldan posije še sonce.



Čakajoč na Cveta.





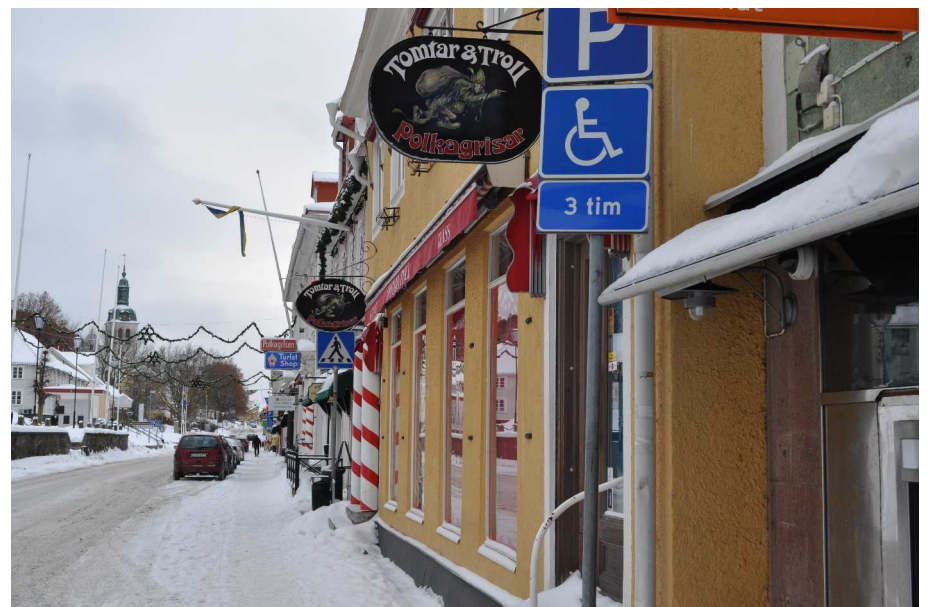
Prvi pogled proti Švedski.



V led okovan pomol v Jönköpingu.



Tihožitje v Jönköpingu.



Granna je znana po sladkornih palčkah "Polkagris".





Stockholm – parkiranje v samem centru.



Dvorišče pred kraljevo palačo.

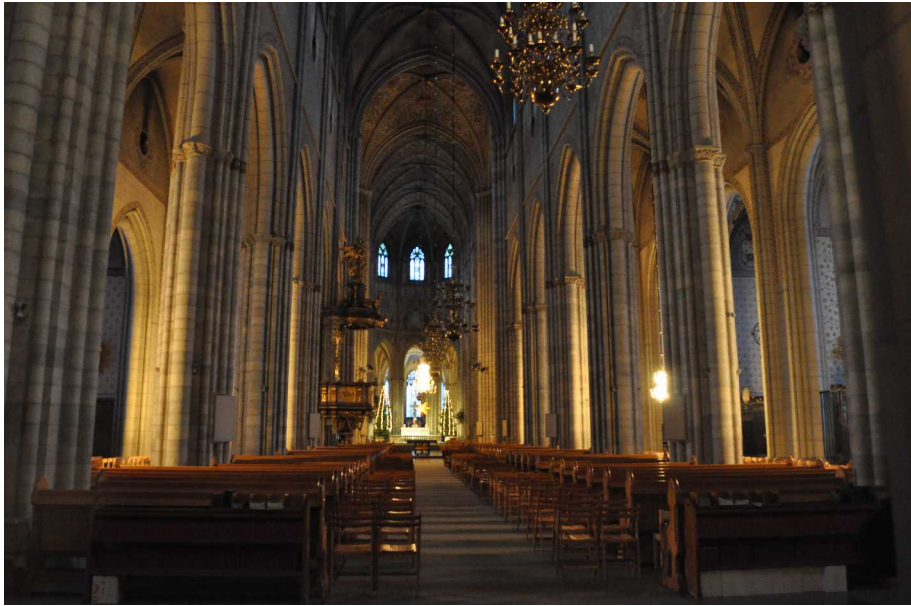


Ulice Stockholma 1.

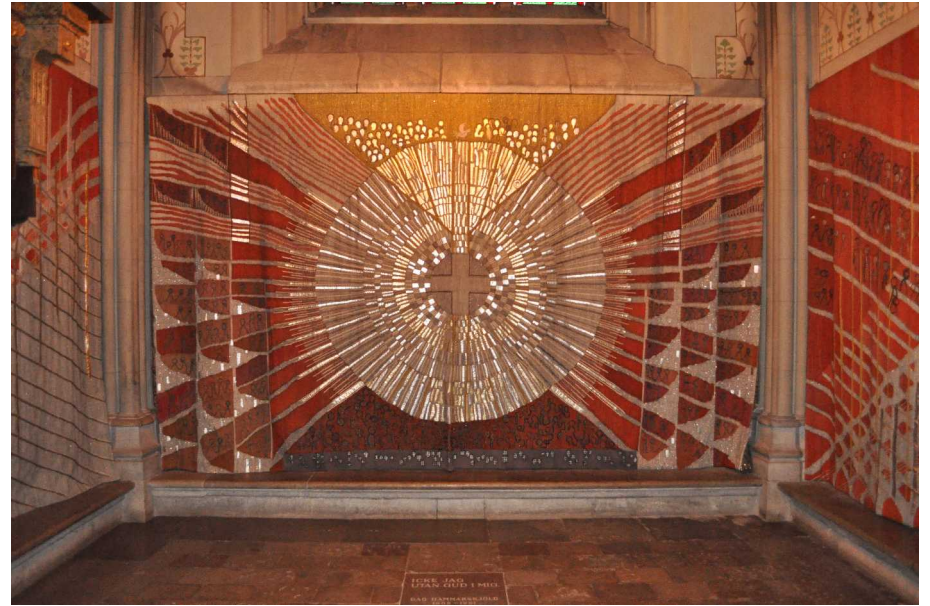


Ulice Stockholma 2.





Uppsala – notranjost katedrale 1.



Uppsala – notranjost katedrale 2.

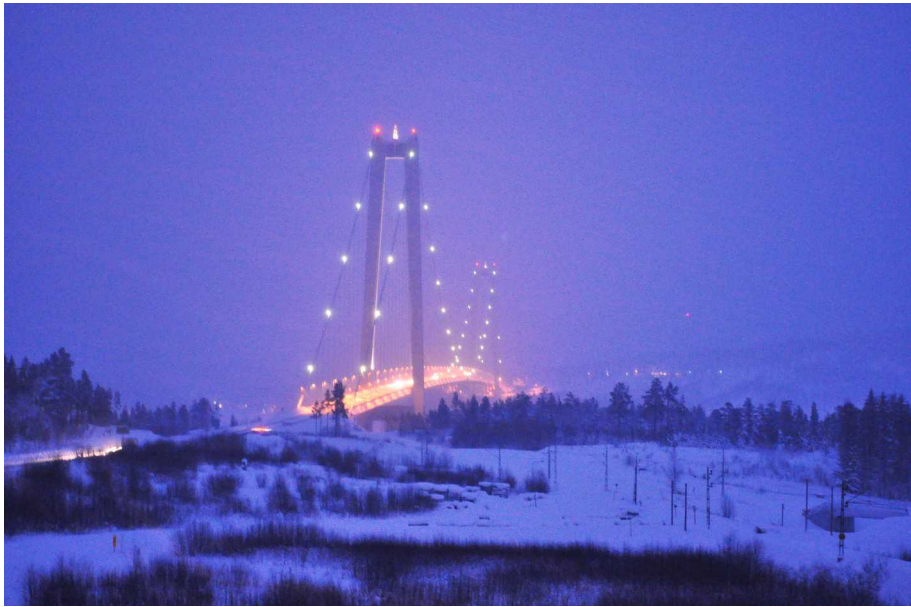


Na poti na sever 1.



Na poti na sever 2.





Most na "Hogga Kusta" (visoka obala).



Zamrznjeno morje in svetilnik.



Za CO2 izpuste jih ne skrbi preveč.

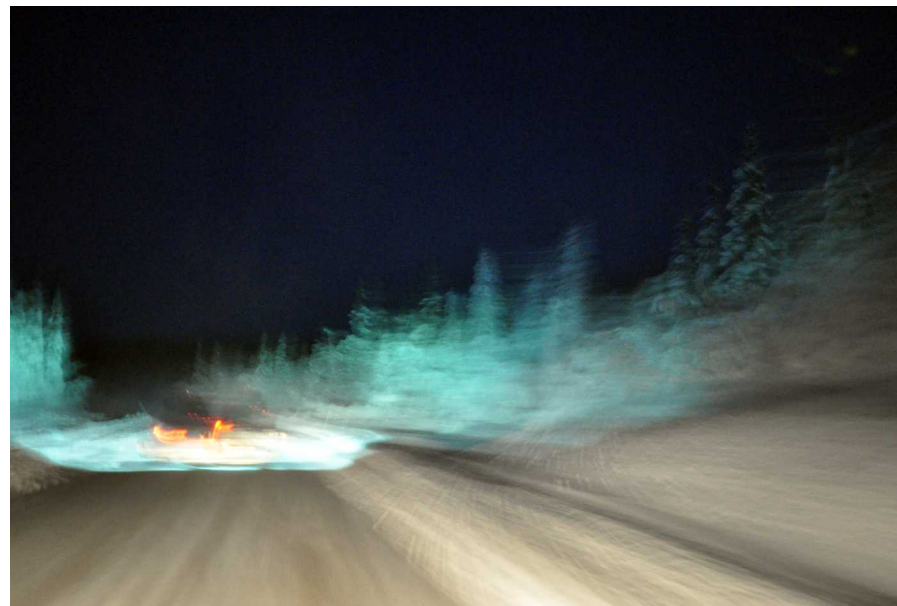


Brrrrrrrrrr!

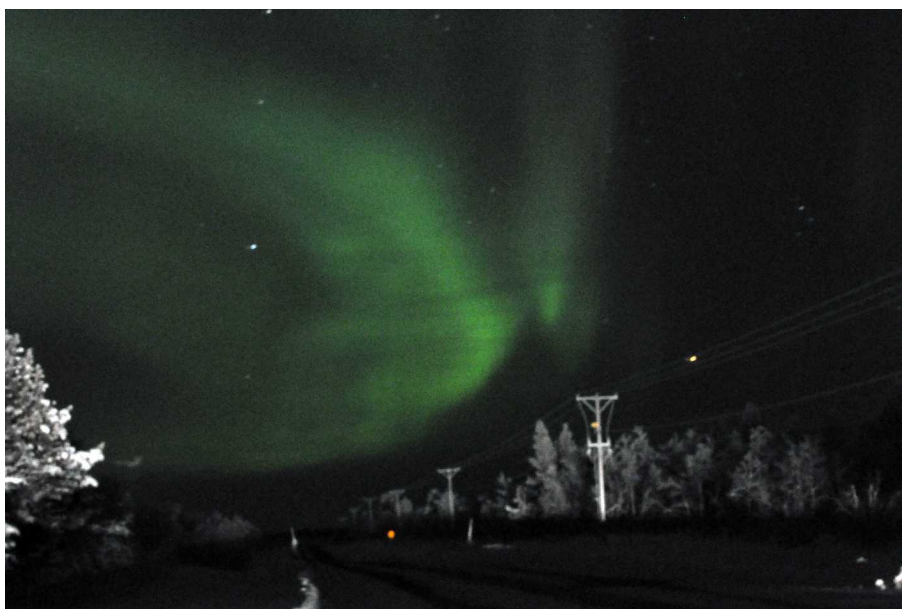




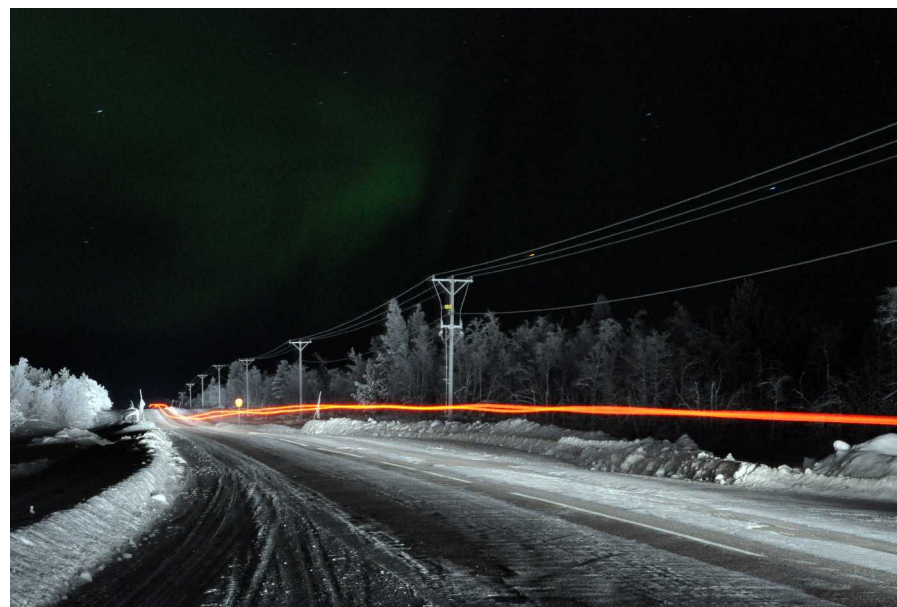
Čez polarni krog v "črno noč".



Nocoj bomo mi prižgali dan!

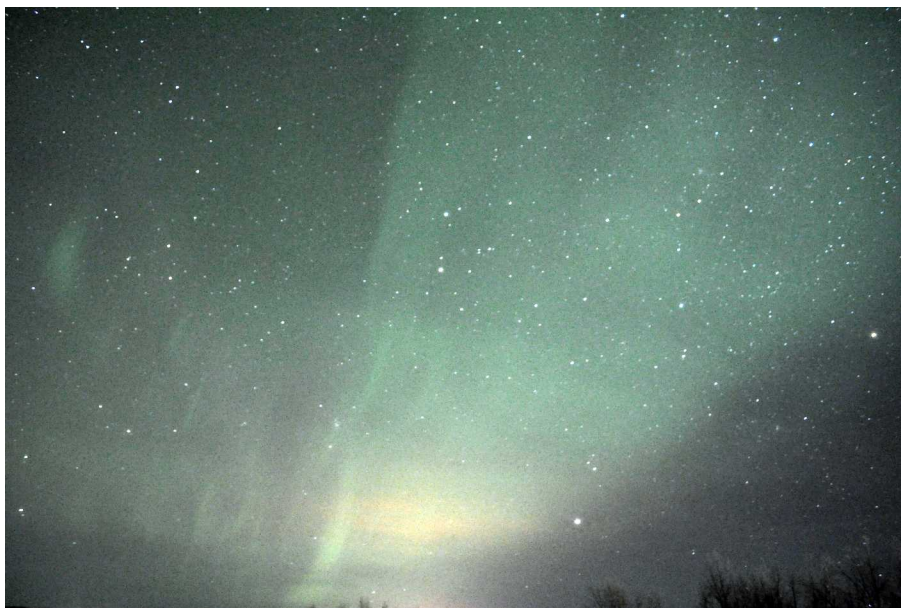


Severni sij 1.

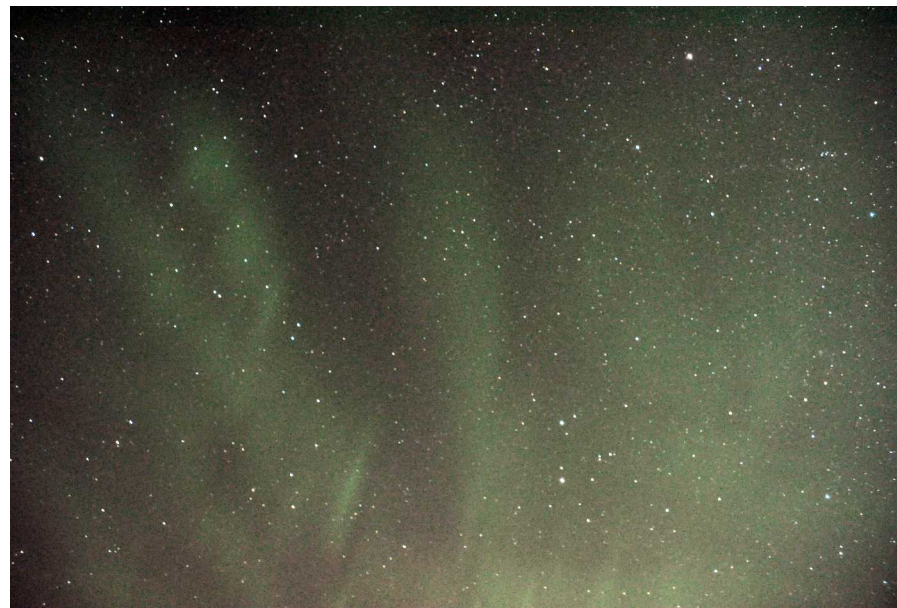


Severni sij 2.

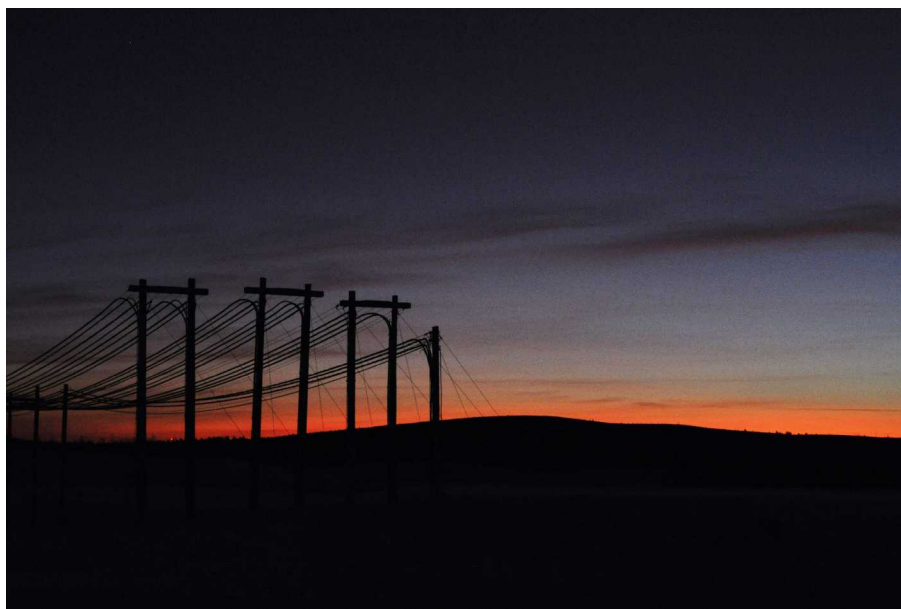




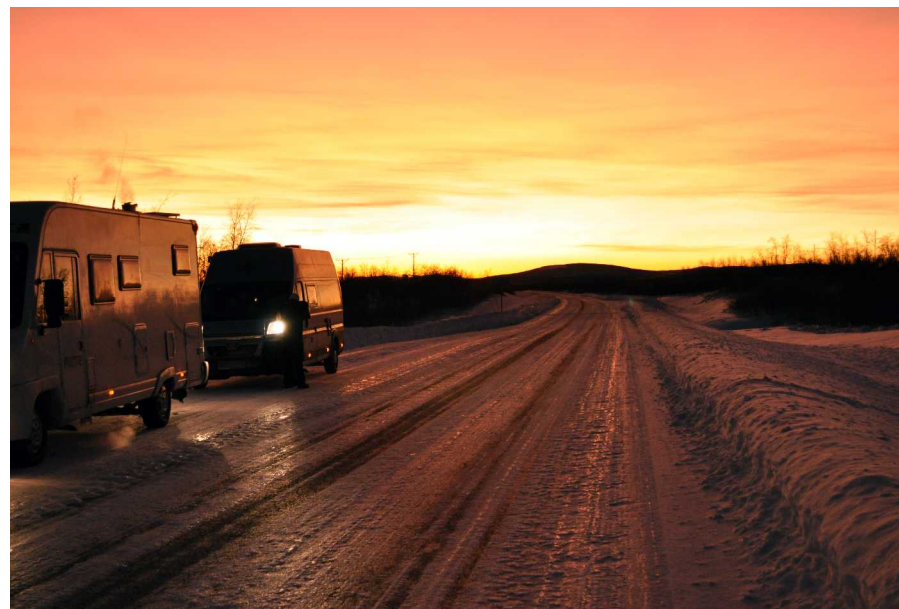
Jasno nebo, zvezde in sij 1.



Jasno nebo, zvezde in sij 2.



Jutranja zarja.



Dopoldanska zarja.





Opoldanska zarja.



Laponska vrata v popoldanski zarji.



”Musher”.



4 X 4





2 m čez krila.



Ribe nimajo šans.



Polarni krog.



Pešci.





Domišljija deluje?



Še pomnite tovariši?



Nad Tarnabyjem.



Zmrznjene hiše.





Cerkev v Wilhelmini.



Tihožitje1.



Need for speed.



Tekaško biatlonski stadion Östersund.





Nočni Trondheim 1.



Nočni Trondheim 2.



Proti jugu 1.



Proti jugu 2.





Ko se spustiš s skeletonom rabiš WC!



Sneženo – nočni Lillehammer z okolico.



Amal – prva vrsta.



Zimska marina s plažo.





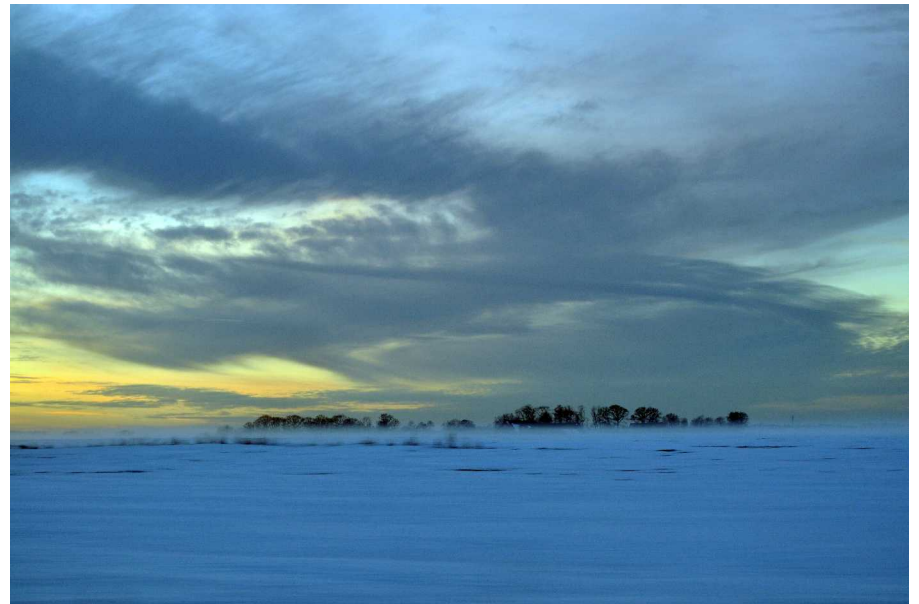
Göteborg.



Edini los na poti.



Zadnji kilometri Švedske 1.



Zadnji kilometri Švedske 2.





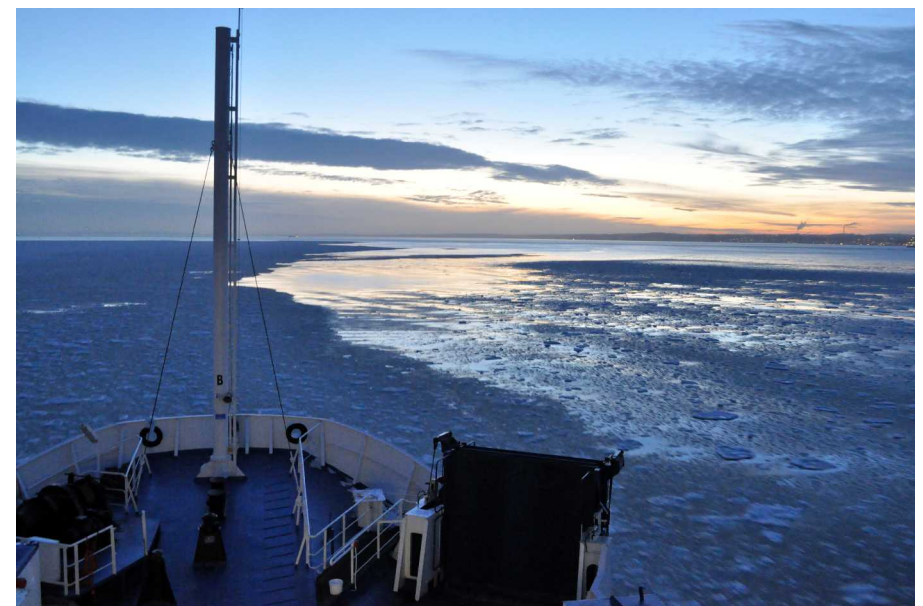
Zadnji kilometri Švedske 3.



Zadnji kilometri Švedske 4.



Proti Danski 1.



Proti Danski 2.

