

*В феврале дни стали длиннее, приближается лето... Куда податься? Выбор пал на Исландию, остров посреди Атлантики, бóльшую часть которого занимают вулканические поля и ледники.*

*Исландия — страна малонаселенная: всего 288 000 человек живет на втором по площади (103 000 км<sup>2</sup>) острове Европы, причем две трети — в столице и пригородах.*

*Алфавит состоит из 32 букв на основе латиницы: отсутствуют С, W и Z, зато есть 9 дополнительных букв. Многие исландцы говорят по-английски, но знание правил чтения необходимо для произношения топонимов: Snæfellsness звучит Снайфедльснесс, Gullfoss — Гудльфосс, а не Галфосс. Сходство с английскими словами также бывает обманчиво: «gull», например, не «чайка», а «золото», то есть Gullfoss — Золотой водопад.*

## **Подготовка**

Заказали через [Amazon](#) книги: [Iceland](#) (Paul Harding & Joe Bindloss, Lonely Planet), [The rough guide to Iceland](#) (David Leffman & James Proctor, Rough guides), и карты: масштаба 1:600,000 ([Globetrotter travel map](#)) и 1:400,000 ([Freitag & Berndt road map](#)). В обеих книгах почти ничего не пишут о местах, куда нет экскурсий и куда не ходят автобусы. Карты дополняют друг друга, на них также можно найти забытые книгами водопады, хотя не все из них заслуживают отклонения от маршрута. Водопадов в Исландии великое множество, нет смысла даже пытаться посмотреть все «фоссы» и «фоссики». Уже по возвращении нашли полезные сайты: [Центра по туризму Исландии](#) и прекрасные [описания](#) путешествий по стране.

Кроме путеводителей стоит перечитать исландские саги и прочесть что-либо Халлдора Лакснесса — местного писателя, лауреата Нобелевской премии. Также заслуживает внимания «Отшельник Атлантики» Геннадия Фиша, посетившего страну в 1961 г., она с тех пор несильно изменилась.

Путешествовать решили на арендованном автомобиле. Бóльшая часть дорог гравийные или грунтовые, даже на главной магистрали, огибающей остров, встречаются участки без твердого покрытия, мосты через многочисленные ручьи и реки, как правило, однорядные, о чем предупреждают знаки.

Внутренняя часть страны представляет собой вулканические пустыни, разделенные ледовыми куполами и пересекаемые текущими с них реками. Лавовые поля, гряды из вулканического пепла и камней, местами глубокий песок, броды через ручьи и речки. Прокатные конторы запрещают

путешествовать по грунтовым F-roads, проложенным через Interior, поскольку страховые компании отказываются покрывать полученный там ущерб.

Решили взять Hummer. В 2000 г. их аренду активно рекламировали, увы, ни по электронной почте, ни по телефону, указанным в проспекте, контакт установить не удалось. Исландские партнеры «[Содиса](#)» также утверждали, что найти можно только Hummer-2, который, хоть и похож внешне, с технической точки зрения не имеет ничего общего, это просто замаскировавшийся Chevrolet Suburban, впрочем, тоже неплохой внедорожник. Вот только цена за этого «ряженого» составила бы ~70 % стоимости путешествия. Но нам же нужна машина для езды по бездорожью, а не повыпендриваться! Забронировали через Интернет 9-местный Landrover Defender, получилось почти в три раза дешевле...

Выделили на поездку 11 дней, включая два дня на перелеты, что немало для такой небольшой страны. Детальное рассмотрение показало, что и немного: береговая линия изрезана фьордами, что очень красиво, но расстояния выходят приличные, да и грунтовые дороги внутренней части страны не располагают к быстрой езде. Перво-наперво определились, чего мы делать не будем. Отказались от одно-двухдневных экскурсий на Гренландию, от наблюдения за китами и от посещения лавовых тоннелей. Гренландия заслуживает отдельной поездки, китов лучше смотреть на Аляске, лавовые трубы мы уже видели в [Craters of the Moon NM](#) (США).

Вырисовался следующий маршрут: Рейкьявик (кольцо по юго-западу острова) — полуостров Snæfellsness — Западные фьорды — пересечение острова с севера на юг и обратно по F-roads — Akureyri — озеро Öskjuvatn и ледовый грот Kverkfjöll — озеро Mývatn и водопады севера — Восточные фьорды — ледниковая лагуна Jökulsárlón и водопады юга — Рейкьявик.

### *14 июня, четверг*

Из Шереметьево вылетели рейсом Аэрофлота, который оказался совмещенным с SAS. Скандинавы предложили закусить какими-то бутербродами за наши деньги, от чего мы легко отказались. На пересадке в Копенгагене сделали запасы вина и коньяка, а в местном ресторанчике отдали должное прекрасно приготовленному лососю. Еще 3 часа полета Islandair, и мы в Исландии. В аэропорту Рейкьявика кабинки пограничного контроля закрыты, их устраивает его прохождение в Копенгагене.

В банкомате обзавелись местными кронами. Эта предусмотрительность оказалась излишней: за такси до Radisson SAS расплатились картой, в дальнейшем мы поняли, что наличные в Исландии нужны крайне редко, страна

перешла на пластик. В популярных туристических местах также готовы принимать доллары, евро и фунты...

### *15 июня, пятница*

На всех картах с часовыми поясами Исландию располагают в одном поясе с Великобританией и Португалией (–3 часа относительно Москвы). Это справедливо зимой. Поскольку исландцы игнорируют переход многих стран на летнее время (полярный день), для путешествующих летом разница составляет 4 часа.

Проснулись поздно по Москве и рано по местному времени. Пришли к открытию ресторана в 6:00, увы, так рано в Исландии завтрак подают нечасто. В 7:00 пошли гулять по городу, рассчитывая к 8:00 дойти до конторы по прокату автомобилей. По улицам разъезжают крохотные уборочные машины, среди которых невиданные в Москве автомобили-пылесосы. В Исландии, похоже, не любят собак: запрещающие знаки висят повсеместно.

В конце улицы Skólavörðustígur увидели церковь Hallgrímskirkja, доминирующую над городом. Ее строительство было начато в 1940-м и заняло 34 года, что для Европы очень неплохо. Например, Temple de la Sagrada Família в Барселоне заложили в 1882 г. и надеются завершить к 2050-му, собор Св. Витта в Праге строили почти 600 лет... Вертикали бетонных колонн по сторонам 75-метровой башни подобны кристаллам вулканического базальта. Перед церковью стоит памятник Leifur Eiríksson — первооткрывателю Америки с боевым топором в руке и мечом у пояса...

Нам достался дизельный Landrover Defender зеленого цвета без кондиционера, хотя при бронировании на наш вопрос: “Is this car equipped with air conditioner?” нам уверенно обещали: “Yes, it is.”

По Hwy36 меньше часа езды до Þingvellir (Равнина собраний) — рифтовой долины шириной 4 км, образовавшейся в результате расхождения Северо-Американской и Евразийской континентальных плит. Это было место альтинга — скорее не парламента, а всеобщего схода исландцев. Сюда на две недели собирались главы кланов со всей страны, здесь же в напоминание собравшимся читался свод законов, голос оратора отражался 40-метровой базальтовой стеной, ограничивающей долину с запада. Здесь вершилось правосудие, разрешались распри, деятельность этого старейшего в Европе демократического института подробно описана в сагах.

Оставили машину на парковке около водопада Öxaráfoss и пошли гулять вниз по долине. Тропа идет под базальтовым обрывом, пересекает по мостику Öxará — узкую быструю речку с прозрачной водой; каскады сменяются тихими

глубокими заводами. В одной из них, в соответствии с датскими законами, в XVII—XVIII вв. топили женщин, повинных в прелюбодеянии и убийстве нежеланных младенцев.

Ниже речка растекается, образуя небольшие острова, на которых безбоязненно (национальный парк) гнездятся серые гуси (Grágæs<sup>1</sup>, Greylag goose, *Anser anser*), и впадает в Þingvallavatn — самое большое озеро Исландии.

Дальше наш путь лежал к гейзеру Strokkur, до которого довольно быстро доехали по Rd365 и далее по Hwу37N и Hwу35N. Geysir — имя собственное, это был первый фонтан воды и пара, увиденный европейцами. В дальнейшем гейзерами стали именовать все подобные источники. К сожалению, с 1960-х он больше не фонтанирует: нетерпеливые туристы, забросали его камнями, пытаясь спровоцировать извержение... Неподалеку исправно «работает» небольшой гейзер Strokkur: фонтан бьет на высоту до 30 м каждые несколько минут. Увы, хоть Исландию и называют «Страной гейзеров», их лучше смотреть в Yellowstone NP — там их больше, и они мощнее...

Подходя к своему вездеходу, не смогли не обратить внимания на специально оборудованные для бездорожья автомобили: широченные колеса и увеличенный дорожный просвет — их используют в качестве экскурсионных, взять напрокат их нельзя, а жаль...

По тому же Hwу35N каких-то 6 км до Gullfoss — водопада на реке Hvítá (Белая река), текущей с ледового купола Langjökull. Мощный поток мутной воды срывается с верхней широкой десятиметровой ступени, затем поворачивает на 90° и с высоты 20 м падает в узкий каньон, образованный базальтовыми колоннами. Над водопадом висит облако водяной пыли, порывы ветра окатывают ею всех оказавшихся на тропе, ведущей к верхней ступени. День пасмурный — радуги нет<sup>2</sup>. В 20-х г. прошлого века водопад решили использовать для получения электроэнергии, но отказ владельца этих земель Tómas Tómasson продать их, общественное мнение, а также финансовые затруднения инвесторов похоронили проект. В середине 70-х эти земли были подарены Icelandic Nature Conservation Council, сейчас это заповедник.

Уезжаем в полдень, впереди нас ждут другие водопады. Несколько километров обратно по Hwу35, далее около 6 км по Hwу30 до моста через реку Hvítá, первый же левый поворот, который легко не заметить, и мы на Rd349 (на карте номер дороги не указан), первые 15 км идущей вдоль левого берега все той

---

<sup>1</sup> Здесь и далее исландские названия животных и растений выделены шрифтом Courier New.

<sup>2</sup> В 1961 г. Геннадий Фиш писал: «Огромная масса воды все время рушится и рушится с верхней площадки и, мгновенно превращаясь из голубой в непрозрачно белую, прыгает на вторую базальтовую ступень, затем скатывается на третью, а оттуда падает на треугольное плато здесь, вступив в водоверть, на какое-то мгновение становится изначально голубой. А поток уже срывается и с этой ступени, с обрыва, и летит белой восьмизатной стеной вниз, чтобы насмерть разбиться на камнях, обточенных водой и веками, и, сделав крутой поворот вправо, воскреснуть в глубоком ущелье-каньоне, постепенно затихая, превращаясь в обычную, рожденную ледниками реку, бегущую к Атлантике». («Отшельник Атлантики»; М.: Советский писатель, 1977. С. 308—309).

же реки. Черная грунтовая дорога среди покрытых мхом и травой старых лавовых полей, на которых здесь и там пасутся овцы и лошади. Пришлось подождать, пока перегонят через дорогу табун лошадей. Неожиданно увидели указатель на Gullfoss, свернули в надежде посмотреть водопад с востока, но ничего, кроме столба водяной пыли, не увидели: путь преградили забор и закрытые ворота. Калитки или лестницы через ограду из колючей проволоки, что распространено в этой стране, найти не удалось.

Мы планировали проехать по обозначенной на карте 4x4 дороге, ведущей к Háifoss и далее к Нwу32, что позволило бы нам посмотреть водопад и, замкнув петлю, вернуться по кольцевому Нwу1 в Рейкьявик. Описания дороги найти не удалось, но на своем вездеходе мы себя чувствовали достаточно уверенно, дорога не пересекает рек с ледниковым питанием. Это оказалась сервисная дорога, идущая вдоль двух высоковольтных ЛЭП. Пересекли небольшую речку Leirá, затем дважды более крупную Stóra-Laxá. На правом берегу реки стоит приют Helgaskáli, неподалеку брод через безымянный приток, а еще через ~4 км третий и последний брод через Stóra-Laxá. Дно повсюду каменистое, вода прозрачная, везде можно найти линию движения, позволяющую объехать и крупные камни, и явно глубокие участки. Броды проходили на 1-й передаче, в одном месте береговой склон показался крутоватым, решили перейти на понижающую... Не тут-то было! Оказалось, что она не работает! Появились мысли о замене машины...

Далее дорога, петляя, поднимается на невысокий хребет Fitarásar, снега на склонах становится все больше. С изумлением увидели далеко впереди какой-то вагончик около дороги и довольно долго не могли понять, что это такое... Подъехав, обнаружили прицеп-коневоз, брошенный на узкой оттаявшей полоске дороги между крутым снежником и обрывом... Объехать по снежнику без цепей не представлялось возможным. Осмотр места показал, что лошадей вывели и погнали своим ходом, видимо, не рискуя проехать последние метры — правые колеса уже были вне дороги...

Характер местности путей объезда не предполагал, пришлось поворачивать обратно. Та же тряская дорога, те же броды, впрочем, теперь мы стали замечать то здесь, то там следы подков и конский навоз. Недалеко от начала служебной дороги встретили Landrover Defender со словацкими номерами, предупредили его водителя о заблокированной дороге. Впрочем, он поехал дальше, быть может, хотел через речки поездить...

Вернулись тем же путем в Рейкьявик, поменяли машину на такую же, но белого цвета и с работающим нижним рядом передач. Время не позднее, решили поехать посмотреть полуостров Reykjanes. Выехали из города по Нwу41, вскоре на юг в горы уходит Rd42, ведущая в национальный парк Reykjanesfólkvangur, куда мы и свернули. Дорога проложена среди черных лавовых полей, поросших светло-серым лишайником. Слева от дороги довольно большое озеро Kleifarvatn,

на его берегах никакой зелени — только лава, свежая или выветренная... Через несколько километров от озера — Krísuvík: горячие источники, лужи кипящей грязи, сильный запах сероводорода. Неподалеку на пригорке ферма и церквушка — эта местность заселена уже больше тысячи лет...

Свернули на запад: узкая грунтовая Rd427 идет вдоль берега океана, петляя среди бескрайних лавовых полей. За единственной на этом берегу рыбацкой деревней Grindavík дорога уже имеет другой номер (Rd425). На крайнем юго-западе полуострова среди лунного пейзажа фантастически смотрится современное здание, окутанное клубами пара: это предприятие по производству соли из морской воды с использованием геотермальной энергии. В нескольких километрах севернее через узкое, заполненное песком ущелье переброшен «Мост между двумя континентами» — между Северо-Американской и Евразийской континентальными плитами здесь всего несколько метров. В деревушке Hafnir напротив церкви лежит якорь с корабля-призрака “Jamestown” — груженное лесом судно без экипажа было выброшено на берег в 1870 г. Дальше дорога становится Rd44, которая ведет к Hwuy41 — самому оживленному шоссе страны, связывающему столицу с международным аэропортом Keflavík.

В ресторане при гостинице мест не оказалось, пришлось поужинать в скромном заведении через дорогу.

### ***16 июня, суббота***

Наш путь лежит на север, на полуостров Snæfellsness. Километров через 30 кольцевая дорога (Hwuy1) уходит в глубокий тоннель длиной 6 км под фьордом Hvalföður. Крутой спуск — закладывает уши, затем не менее крутой подъем, даже есть полоса обгона! Следующий фьорд Borgarförður дорога пересекает по мосту, полюбовались мощным приливным течением. В Borgarnes свернули с кольцевой на Hwuy54, ведущий на полуостров. Лошади пасутся на пастбищах с высокой травой, большие фермы, слева — залив, справа — невысокие горы с водопадами и тающими снежниками.

На берегу крохотного озерца паслась пара лебедей-кликун (Álftr, Whooper swan, *Cygnus cygnus*). Увидев приближающегося человека, птицы спустились на воду и стали отплывать, только тогда и удалось заметить 4 «гадких утят»...

Свернули на Rd574, ведущую на западную оконечность полуострова, где мы хотели посмотреть маяки. Первый из них — Malarrif — стоит на довольно высоком мысу из черной лавы. Судя по лужам соленой воды и мелкой морской живности, волны добираются и сюда. Как и везде на Севере, какие-то брошенные

строения, ржавые остатки трактора... Места много, везти металлолом куда-либо слишком дорого...

Вдоль дороги в траве гнездятся удивительно изящные полярные крачки (Kría, Arctic tern, *Sterna paradisaea*), стаями летящие к морю и обратно. Появление человека вызывает бурное возмущение, птицы летают над самой головой и пронзительно кричат, прогоняя пришельца...

Ко второму маяку — Öndverðarnes — ведет грунтовая дорога, петляющая по поросшим где лишайником, где травой лавовым полям. Здесь и там пасутся овцы, много птичьих базаров, преобладают моевки (Rita, Kittiwake, *Rissa tridactyla*). Прекрасные пляжи с желтым песком среди черных скал под холодным северным небом смотрятся диковато.

Около деревушки Rif заметили красивый водопад Svöðufoss, увы, путь к нему преградил забор вокруг взлетно-посадочной полосы, которые в Исландии встречаются в самых неожиданных местах. В Ólafsvík привлекла внимание церковь необычной архитектуры.

К своему отелю Vuðír в одноименной деревушке хотели проехать по RdF570 под склонами Snæfellsjökull — ледникового купола (1446 м), ставшего известным благодаря роману Жюль Верна «Путешествие к центру Земли». Поверив табличке с прозаичной надписью “Road impassible”, доехали до Hwy54, который быстро привел нас к ночлегу. Полноводный в это время года водопад Vjarnarfoss срывается с уступа, разбиваясь затем на несколько струй, около самого поворота на Vuðír.

Кроме отеля, отстроенного после пожара 2001 г., деревянной церкви (1703) и пары домов в деревушке больше ничего нет. Около гостиницы оказалось много припаркованных машин, а к церкви собиралась принарядившаяся публика. Свадьба. Ее праздновали в ресторане на первом этаже. Мы успели поужинать до начала торжества. Занятно наблюдать с балкона, покуривая сигару, за постепенно хмелеющими гостями...

### ***17 июня, воскресенье***

Ранний выезд, нужно успеть на [паром](#), отходящий из Stykkýshólmur два раза в день: в 9:00 и в 16:00. Вопрос кассира о резервировании нас удивил, возможно, в сезон отпусков (июль) это может оказаться нелишним. Судно “Baldur” идет на север в Brjánslækur, пересекая фьорд Breiðafjörður. Обратные рейсы в 12:30 и 19:30. На пароме удалось отлично позавтракать (в отеле Vuðír ранние завтраки не предусмотрены). Большую часть времени проводим на палубе: сзади заснеженные горы полуострова Snæfellsness, впереди скалистые берега Varðaströnd, вокруг множество мелких островков. Птиц немного, изредка

пролетит морская чайка (Svartbakur, Great black-backed gull, *Larus marinus*) или глупыш (Fýll, Fulmar, *Fulmarus glacialis*).

По пути короткая остановка у крохотного островка Flatey. Причал, церковь, несколько домов, разваливающиеся склады... Вокруг плавают и летают, часто-часто взмахивая крыльями, тупики (Lundi, Atlantic puffin, *Fratercula arctica*). Они встречаются по всей Северной Атлантике, но выводить птенцов большая часть прилетает в Исландию.

Ближайшая заправка в ~15 км от причала в Múli, хозяин ведет гостевую книгу, предлагая иностранцам написать что-нибудь. За неделю до нас были путешественники из Питера, записи на китайском вызвали смешанные чувства. Наша цель — западная оконечность Исландии (и Европы) мыс Vjargtangar и возвышающиеся на юг от него утесы Látrabjarg с птичьими базарами.

Hwy62 сначала идет вдоль берега, затем пересекает невысокий кряж Kleifaheiði. На перевале стоит скульптура, сложенная из камней отрядом дорожных строителей под руководством Kristleifur Jónsson в 1947 г., о чем гласит надпись под монументом. Спустились к фьорду Patreksfjörður, где свернули на гравийную Rd612. Дорога идет вдоль берега, местами среди поросших травой дюн, ветер несет желтый песок — просто Африка какая-то!

На пригорке брошенный Douglas C-117D американского флота. Гага (Ædur, Eider, *Somateria mollissima*) плывет по отражению ржавеющего на берегу траулера, всюду белеют цветы дриады (Holtasóley, Mountain avens, *Dryas octopetala*)...

На парковке рядом с бетонным кубиком маяка, к нашему удивлению, оказалось несколько машин — все пошли смотреть птичьи базары. Поднялись на утес, и сразу же оглушило птичье разноголосье. Птиц великое множество: моевки, тупики, глупыши, гагарки (Álka, Razorbill, *Alka torda*), кайры (Langvía, Common guillemot, *Uria aalge*). Одни сидят на гнездах, другие летят к морю, третьи возвращаются с кормежки... Увы, во многих местах верхние слои базальта лежат таким образом, что не образуют полок нужных для гнезд, птицы селятся ниже, и сверху их не видно. Погуляв пару часов, поехали обратно. Уже через пару дней в Исландии мы перестали запирать машину, спокойно оставляя ее со всем имуществом уходя гулять на несколько километров. Прекрасная страна!

Вдоль Hwy62 моря цветущих люпинов (Lúprína, Nootka lupin, *Lupinus nootkatensis*). Родина этого вида — Аляска, его завезли в Исландию в середине XX в. для рекультивации эродированных почв. Сейчас люпин распространился по всему острову.

В деревне Patreksfjörður дорога отходит от моря и поднимается в горы. Теперь это уже Hwy63, через ~25 км горной вересковой тундры (в этих краях много топонимов с корнем “heiði”, обозначающим «вереск») спуск к

Suðurfirðir — южным фьордам: Fossfjörður (многообещающее название!) и Geirþjófsfjörður. Вдоль дороги в узкой долине ручья с интересом увидели первые дикорастущие деревья — ели и сосны, похоже, крутизна долины и удаленность от населенных мест не дала людям их вырубить.

В верховьях в Fossfjörður впадает ручей, образующий каскад водопадов. Издали кажется, что самый нижний низвергается в фьорд, подъехав ближе, убеждаемся, что это не так. Дорога снова уходит в горы, где пересекается с Нwу60, на который мы и свернули. Лавовые поля перемежаются с горной тундрой. Переезжая по мосту речку Dinjandiá, увидели, что чуть ниже моста она обрушивается водопадом. Спустились к заливу Dynjandisvogur, и вот поворот к водопаду. Dynjandisfoss — один из красивейших водопадов Исландии, высота всех его каскадов ~100 м, другое его название Fjallfoss. По каким-то причинам в купленных нами книгах он не упоминается...

Далее дорога огибает фьорд Borgarfjörður, в верховьях которого очередной безымянный водопад, часть которого забрана в трубу, тут же маленькая электростанция. И снова в горы, чтобы спуститься к очередному фьорду Dýrafjörður. Снова горы и снова фьорд, после чего дорога уходит в тоннель длиной 6 км. Сначала в нем всего одна полоса, через каждые 100 м карманы для встречных (наше направление главное), узко и мрачно. Потом налево ответвляется тоннель на Volungarvík, нам направо — на Ísafjörður, появляется вторая полоса. Остановились в одноименном отеле на главной площади этого самого большого на северо-западе города.

В честь Дня независимости на ней был концерт, гремела музыка, похоже, собралось все население...

### **18 июня, понедельник**

С юга в залив Ísafjarðardjúp впадает семь фьордов, и Нwу61 почти везде идет вдоль берега. Заснеженные горы в верховьях фьордов отражаются в зеркале воды, на севере, на другом берегу залива, просматривается край ледового купола Drangajökull. По берегам пасутся овцы, много серых гусей и крякв (Stokkönd, Mallard, *Anas platyrhynchos*), и те и другие с выводками птенцов. Довольно много полярной березки (Fjalldrapi, Dwarf birch, *Betula nana*), раньше она нам не встречалась.

Недалеко от мыса Hvítanes стоит хорошо сохранившаяся ферма Litlibær, построенная в 1895 г. Крытый дерном небольшой дом и луг вокруг него огорожены стеной из камней, полагаем, чтобы уберечь сенокос от овец.

Обогнув самый восточный из фьордов Ísafjörður, дорога по долине речушки Væjardalsá втягивается в горы. Полуостров на крайнем северо-западе страны практически не населен, дорога к Steingrímsfjörður проложена через

гористый перешеек. В горах много снега, русла ручьев забиты снежными глыбами, озера вскрылись ото льда только наполовину — весна!

Дальше дорога идет по западному берегу залива Húnaflói, огибая впадающие в него фьорды. На берегах много плавника, во многих местах его собирают, сортируя по размеру. Эти бревна были вынесены в океан сибирскими реками, несколько лет дрейфовали с арктическими льдами и были выброшены на берег Восточно-Гренландским течением.

В верховьях фьорда Hrútafjörður свернули на кольцевой Hwuy1, который сначала идет вдоль того же фьорда, но уже по восточному берегу. Дальше дорога сворачивает на северо-восток к Blönduós, оставляя слева и вдающиеся в море полуострова, и прибрежные низины. Городок стоит на берегу широкого фьорда Húnaflói (Медвежий). Сюда из Арктики то же течение изредка приносит белых медведей, которых отстреливают местные фермеры, оберегающие своих овец.

В Blönduós, по мнению исландской турфирмы, нормальных гостиниц нет. По ее рекомендации, сделали крюк в полсотни километров (благо день был нетяжелый — от Ísafjörður до Blönduós всего 429 км), чтобы остановиться в Hotel Tindastóll в Sauðárkrúkur. Вопреки 3\* на фасаде отеля (не тянет!) ему [приписывают](#) все 4\*...

Симпатичный номер с вполне приличной сантехникой, только горячая вода сильно пахнет сероводородом... Отель скрипит при каждом шаге или открывании дверей. Как и в других деревянных гостиницах, где нам доводилось останавливаться, слышимость просто великолепная! Кажется, что говорят у тебя под дверью... Хорошо тем, кто крепко спит. В полночь нас разбудили прибывшие поздно постояльцы, думаю, и они были счастливы слышать наши сборы и отъезд в 5:30...

В этом крохотном деревянном отеле, построенном в XIX в., во время Второй мировой войны останавливалась Марлен Дитрих, приехавшая развлечь стоявшие на острове британские войска.

Красивая деревянная церковь (XIX в.), Ólafshús и Kaffi Krúkur — пара симпатичных ресторанчиков, расположенных один напротив другого, вот и все его достопримечательности... В последнем было замечательное карпаччо из китового мяса.

### ***19 июня, вторник***

Выехали рано, без завтрака, на юг по Hwuy75. Сначала дорога идет по долине Vestarí-Нерадс, над которой сильнейший туман. Через некоторое время дорога пошла вверх, туман остался внизу, и мы быстро доехали до кольцевой, по

которой на запад 24 км до нашего поворота на Rd731. Через 4 км за мостом через речку Blanda, свернули на юг на Rd732. Дорога идет вверх по долине реки, вокруг высокая трава, фермы и лесопосадки.

В среднем течении Blanda текущая с ледового купола Hofsjökull перекрыта плотинами. Из образовавшегося водохранилища Blöndulón площадью 57 км<sup>2</sup> вода через цепь каналов и резервуаров подается на находящуюся в 24 км электростанцию. Падая с высоты 287 м, вода вращает три турбины мощностью по 50 МВт, находящиеся под землей на глубине более 200 м.

Дорога становится F35, называемой Kjalvegur или Kjölug, высокая трава сменяется горной тундрой, много серых гусей. Тундра переходит в каменистую пустыню, местами дорога петляет среди лавовых полей. Купы крохотных розовых цветов смолёвки бесстебельной (*Lambargas*, Moss campion, *Silene acaulis*) и белых, не имеющих русского названия (*Melablóm*, Northern rock-cress, *Cordaminopsis petraea*), оживляют пейзаж. Слева ледовый купол Hofsjökull, прикрытый облаками, справа — сверкающий на солнце Langjökull.

Вскоре после невыраженного водораздела открывается вид на озеро Hvítárvatn, питаемое ледником Norðurjökull. Свернули на дорогу на Hvítárnes и правильно сделали: хоть подъехать к озеру и нельзя — забор, запертые ворота, но можно довольно близко подойти — через забор есть лесенка. Ледник стекает в озеро, отвалившиеся глыбы образуют небольшие айсберги, по берегу озера бегают песец (*Fjellrev*, Arctic fox, *Alopex lagopus*). Пока ходили к озеру, сдуло облака со стоящей особняком горы Bláfell (1204 м).

На последних километрах перед Gullfoss появляется асфальт. На F35 не встретили ни одной машины, только вылетевший с грунтовки Hyundai Santa Fe: порванные покрышки, сработавшие подушки безопасности... Эта дорога легко проходима на легковой машине (проверено на Nissan Almera в 2000 г.).

В Visitor Center позавтракали традиционным исландским супом из баранины с овощами — потрясающе вкусно! Еще одна прогулка к водопаду Gullfoss — в солнечную погоду он смотрится великолепно.

Несколько километров по Hwу35, далее около 40 км до Rd32E, идущей вверх по долине реки Þjórsá. Справа — заснеженная вершина действующего вулкана Hekla (1491 м), его высота меняется от извержения к извержению, последнее было в 2000 г. Вскоре гора скрылась в облаках, оправдывая свое название «в капюшоне».

Невысокий, но полноводный в это время года водопад Hjalparfoss находится совсем близко от дороги, и его стоит посмотреть. Река Fossá (Водопадная) разделяется островком на два потока, которые падают в небольшое озеро в окружении базальтовых скал.

Не доезжая до моста через Þjórsá, свернули с востока на уже знакомую с пятницы служебную дорогу вдоль ЛЭП, десять минут езды и вот он Háifoss. Оба

рукава реки Fossá, подтверждая ее название, низвергаются высокими (122 м) водопадами. Погода солнечная, над водопадами горит радуга. Водяная пыль оседает на скалах, давая жизнь ярко-зеленому мху. Не зря мы хотели его увидеть!

Стоит отметить, что о водопадах реки Fossá наши книги также не упоминают.

В этот день мы планировали ночевать в Akureyri на севере острова, куда планировали попасть по грунтовым дорогам: F26 — F752 — F881 — F821, и далее по гравийке Rd821 и асфальтированному Hwy829. Расстояние умеренное (264 км, из них 224 км грунтовки), время еще не позднее, светло круглые сутки, надеялись к 10 вечера быть на месте.

Sprengisandur (F26) петляет среди каменистой пустыни, ледовый купол Langjökull и заснеженные горы на западе оживляют лунный пейзаж. Справа появляется большое водохранилище Þórisvatn (82 км<sup>2</sup>), питающее расположенные ниже по течению электростанции. Дальше дорога становится хуже, местами ее размыли талые воды, на некоторых участках прошедший недавно паводок смыл вешки и уничтожил любые ее следы. Ехали по долине, объезжая крупные камни и следя за берегами, не надо ли свернуть на один из них. Дорога пересекает четыре невысокие холмистые гряды: Þveralda, Hnöttóttaalda, Skrokkalda и Kistualda.

С первой из них открывается отличный вид на ледники, стекающие с ледового купола Hofsjökull, а с берега лежащего у его подножия темно-синего озера Þverölduvatn — на потухшие вулканы Nyrðri-Háganga (1278 м) и Suðri-Háganga (1284 м) на фоне Vatnajökull.

Черные камни разной величины вперемешку с мелким вулканическим песком (или пеплом?), тоже черным. Когда песок пропитан талой водой, машина начинает вязнуть, оставляя глубокие колеи. К водоемам лучше близко не подъезжать — есть немало шансов застрять в зыбком грунте. Решив объехать впечатляющую лужу, залившую дорогу, застряли — выбирались на понижающей с блокировкой дифференциала...

Перевалили Hnöttóttaalda (742 м), пересекли вброд неглубокую речку Svartá, вот и последняя из обозначенных гряд — Kistualda (682 м). Характер дороги остается прежним — все то же петляние среди каменистых холмов...

Довольно крутой склон еще завален снегом, ниже большая лужа талой воды, дорога идет туда... В снегу колея, по которой текут ручьи. Идем на понижающей, вязнем все глубже, нет, не вытянуть на летней резине! Решаем подниматься не в лоб, а траверсируя снежный склон — нагрузка меньше. Увы, прошли только полпути... Задний ход, и с разгончику! Удар, еще удар! С шестой попытки снежник преодолен, и мы на склоне холма из вулканического пепла,

присыпанного камешками. На понижающей доползли до дороги, оставляя позади глубокую колею, быстро наполняющуюся водой.

Переправа через Jökuldalsá (Nýadalsá) — довольно широкую речку. Большую часть брода можно проехать по галечным отмелям — вода прозрачная, они хорошо видны. Относительно глубоко только у высокого правого берега. Nissan Almera в 2000-м здесь еле прополз — вода попала даже на капот... То ли дело Landrover Defender!

Около приюта Nýidalur встретили двух молодых немцев — один босой и без брюк, говорит по-английски, другой одет нормально, но владеет только своим родным языком. Они еще были под впечатлением от переправы. Педантичные немцы, следуя инструкции, промерили брод пешком, и не успели полностью переодеться к нашему приезду. Это их следы мы видели на снежнике, они смогли пройти напрямик — резина у их грузовичка гораздо шире... Позабавили их вопросы:

- Есть ли у вас буксировочная веревка?
- Нет, да и кто здесь вытащит?
- Как быть, если застрянешь?
- Плохо...
- Вы видели человека с альпенштоком и рюкзаком?
- Да, он идет от Mývatn...

Впечатлительные немцы, как и мы, не ожидавшие встретить в этой глуши одинокого путника, даже сфотографировались с ним на память.

Пожелав друг другу удачи, мы поехали, а они остались, решив переночевать на приюте.

Простая переправа через Hagakvísl — приток той же речки, еще ~14 км по Sprengisandur — горной пустыне из пепла и камней между ледовыми куполами Hofsjökull и Tungnafellsjökull, и вот развилка с F752.

Тяжелая грунтовая дорога, быстрее 20 км/ч ехать удастся нечасто. Брод через Bergvatnaskvísl не вызвал сомнений. Правда, паводок смыл всякие следы дороги на другом берегу. Глубина умеренная, течение несильное... Почти у самого берега становится глубже, машина останавливается и глохнет. Задний ход — ни с места! Блокировка дифференциала — сдвинулись на пару метров... Пришлось открыть водительскую дверь (ниже по течению), вода на уровне порога, и просмотреть дальнейший путь. Все ясно — у берега большие подводные камни, их нам не преодолеть. Ниже по течению их, кажется, нет... Задний ход к середине потока, и вниз по течению... Очередная попытка выбраться на берег оказалась успешной.

Дорога петляет среди холмов из камня и пепла, слева снежные склоны Hofsjökull. Вот и перекресток, нам на F881, еще 5 км — и мы на долгожданной F821.

Местность повышается: много снега и луж, скорее озер, талой воды, порой затапливающих дорогу. Главное не уйти в сторону — вне дороги грунт совсем ненадежный, нужно идти от вешки к вешке. Узкая V-образная долина, снег на обоих берегах лужи длиной в шесть вешек (полагаем, 300 м). Впечатляет! Ну, с Богом! Машина медленно ползет на понижающей, глубина умеренная, но впереди поднятая нами волна высотой 10—15 см... За третьей вешкой машина неожиданно пошла вглубь, как подводная лодка при срочном погружении! Экстренная остановка, и задним ходом на мелководе — скоро должна вернуться волна... Здесь нам не проехать!

Задним ходом вернулись на сушу и поехали в объезд по береговым холмам, объезжая большие камни и увязая в раскисшем пепле... Стоп! Дальше пути не видно, нужна пешая разведка, она оказалась недолгой. Через десять минут стало ясно, что объехать это препятствие можно, но за ним очередная залитая водой долина: склоны круче, озеро гораздо длиннее — ни по дну, ни по берегу не проехать... А вдруг? И что дальше? Дальше узкая долина текущей на север реки Eujafjarðará, и река, и дорога наверняка завалены снегом, надо возвращаться.

Развернуться на раскисшем склоне среди больших валунов оказалось непросто: и понижающая, и блокировка дифференциала, и подсказки штурмана. В какой-то момент даже показалось, что засели намертво. Но, Господь милостив, и мы сумели выбраться.

Мы были первыми, кто пытался проехать здесь в этом году. Сомнительная честь, учитывая, что ни людей, ни машин здесь нет вовсе, а мобильная связь в такой глуши тоже не работает... Емкая русская пословица говорит: «Чем круче джип, тем дальше пилить за трактором!» В нашем случае это было бы ~20 км с бродом трех речек до приюта Laugafell. Есть ли там связь, не знаем, если нет, то еще 50 км до приюта Nýidalur, где уже есть какой-то шанс встретить людей. Межсезонье... В июле людей здесь гораздо больше.

Вернулись к развилке с F881 — короткому пути к F26, ведущей на север, но уже через несколько минут подъехали к крутому снежнику, под который и уходила наша дорога... Разворот! Очередной перекресток, что там на F752? Через километр остановились на участке раскисшего пепла в надежде найти следы машин... Увы, эту дорогу тоже еще никто не обновил! Значит, еще 31 км тяжелой грунтовки до F26... Уже знакомый брод через Bergvatnsvísl показался совсем простым. Правильно сказано: «Не зная броду, не суйся в воду!»

День погас, ночи нет, светлые сумерки, когда видно уже плохо, а от фар проку еще нет. До деревушки Múgi еще 77 км грунтовки, дорога то приличная, можно разогнаться до 40 км/ч, то размыта вешними водами, и еле ползешь...

Большая часть пути проходит высоко над рекой Skajálandafljót, текущей в глубокой долине. Неожиданно было увидеть среди холмов вулканического песка пасущихся овец — скоро обжитые места. От Мýги 43 км гравийки, которая нам показалась автобаном, а дальше еще каких-то 50 км асфальтированной кольцевой, и мы в Akureyri!

Приехали в свой Hotel Kea к двум часам ночи... Поужинали чипсами из мини-бара, запивая отменным вином из duty free...

## *20 июня, среда*

Изрядно устав от грунтовых дорог накануне (20 часов «в седле»!), отложили очередную поездку в центр острова на следующий день. Вместо этого решили посмотреть водопады на севере. После завтрака погуляли по симпатичному городку, выпили отменный капучино в кофейне-кондитерской. С противоположного берега фьорда Eyjafjörður открывается отличный вид на Akureyri, лежащий в его верховьях.

Наш путь — на восток по кольцевому Hwý1, полсотни километров до вчерашней реки Skajálandafljót. Пошли посмотреть Godafoss. Водопад невысокий (12 м), но мощный, река низвергается тремя белоснежными струями в озерцо с сине-зеленой водой. Сюда после принятия христианства сбросили фигуры языческих богов, отсюда и его название — Водопад богов.

Через 13 км свернули на север на Hwý 85. Через 47 км на берегу залива Skjálfandi стоит симпатичный городок Húsavík, откуда небольшие суда возят туристов посмотреть китов. Это в наши планы не входило.

Обогнув полуостров Tjörnes, остановились на высоком берегу Öxarfjörður у птичьих базаров. Похоже, здесь гнездятся только глупыши, открывается также красивый вид на бухточку Lónsós.

Еще 26 км, и мы на берегу большой реки Jökulsá á Fjöllum, берущей начало у Vatnajökull — самого большого ледового купола в Европе (8 100 км<sup>2</sup>). Каньон промыт в отложениях вулканического пепла, мутная вода почти черного цвета низвергается водопадами с базальтовых ступеней. Поехали вверх по правому берегу по гравийной Rd864 — довольно много встречных машин, поднимающих облака пыли. С закрытыми окнами ехать жарко, с открытыми пыльно — только успевай крутить ручку стеклоподъемника.

Первый водопад — Nafragilsfoss — высотой 27 м, шириной 90 м, но большая часть воды низвергается в восточной трети. Выветренная лава на высоком берегу поросла уже знакомыми нам цветами: смолёвками и дриадами. Просто удивительно, как они выносят такой сильный ветер!

В паре километров выше по течению Dettifoss — самый высокий на этой реке и самый мощный в Европе водопад. Потоки темной воды обрушиваются с высоты 44 м, поднимая облака водяной пыли, оживляющей зеленеющие склоны ущелья. Вверх идет тропа к невысокому (10 м), но очень широкому водопаду Selfoss. Река над ним широко растекается, основной расход воды приходится на верховья каньона, но еще несколько сот метров с его базальтовых стен низвергаются довольно мощные потоки.

Еще 35 км гравийки, и мы снова на кольцевом Hwyl, по которому столько же до деревни Reykjahlíð на озере Mývatn — конечной точки в этот день. Ветер метет через дорогу поземку желтого песка. Вот и поворот на юг на F88, нам туда завтра, остановились почитать про Herðubreið NR, через который предстоит ехать. Около стенда лежал велосипед, куда отправился его владелец?

По пути свернули посмотреть озеро на дне вулканического кратера Víti, возникшего в результате извержения вулкана Krafla 17 мая 1724 г. — первого, отмеченного в исторических источниках, которое длилось около пяти лет. Строительство геотермальной электростанции началось в 1974 г., но из-за усилившейся вулканической активности в 1979—1984 гг. проектная мощность 60 МВт была достигнута только в 1998 г. Зашли в информационный центр неподалеку от отеля узнать состояние дорог на завтра. С интересом узнали, что грунтовые дороги F26, F752, F821, F881, по их мнению, еще непроходимы — на это указывала штриховка на вывешенной карте. Сообщили рейнджерам, что накануне успешно прошли с юга на север F26, похоже, мы были первыми... Расспросы показали, что их больше волновали не с таким трудом взятые снежные склоны, а брод через Jökuldalsá. По их мнению, реки, которые нам предстоит форсировать на следующий день преодолеть гораздо проще.

Такие сведения придают уверенность в завтрашнем дне. Уставшие накануне, легли спать рано.

## ***21 июня, четверг***

Утром объехали вокруг озера Mývatn (Комариное), в воде и по берегам множество водоплавающих птиц. Лебеди-кликунуны, серые гуси, утки: кряквы и хохлатые чернети (Skúfönd, Tufted duck, *Aythya fuligula*), кулики: большие веретенники (Jaðrakan, Black-tailed godwit, *Limosa limosa*), кулики-сороки (Tjaldur, Oystercatcher, *Haemotopus ostralegus*), плавунчики (Oðinshani, Red-necked phalarope, *Phalaropus lobatus*), травники (Stelkur, Redshank, *Tringa tetanus*). Только выйдешь из машины, птицы или взлетают, или с плеском бросаются в воду и отплывают на безопасное расстояние. На верхушках кустов часто можно увидеть дроздов-белобровиков (Skógarpröstur, Redwing, *Turdus*

*iliakus*). Застывшая лава образует странные фигуры. В безветренных местах озеро оправдывает свое название. Вернулись в поселок Reykjahlíð дозаправить машину перед выездом в горы.

По Hwyl вернулись к F88, велосипед все еще здесь... В наши планы входило посмотреть кратерное озеро Öskjuvatn и ледовый грот Kverkfjöll. Отличная грунтовая дорога проложена по левому берегу Jökulsá á Fjöllum, то уходя в сторону, то приближаясь к руслу реки. Хотя это и горная пустыня Ódáðahraun, вдоль реки много травы и кустарника ивы филиколистной (*Gulvíðir*, Tea-leaved willow, *Salix phylicifolia*). Все на юг, все выше в горы.

После несложного брода через приток Grafarlandaá чуть ниже маленького симпатичного водопада дорога становится уже и хуже. Черные равнины чередуются с холмами вулканического песка и лавовыми полями. Небо все ниже, справа — господствующая вершина Herðubreið (1682 м) в пелене дождя.

Вскоре после спокойного брода через очередной приток Lindaá заморосил дождь. Увидев машущего руками человека, остановились около приюта Herðubreiðarlindir. Женщина-рейнджер узнала, куда мы едем, и попросила взять попутчицу. Нет проблем! Американка из окрестностей Нью-Йорка собралась объехать за три недели на велосипеде вокруг острова, а также посмотреть что-то в стороне от кольцевой дороги. Девушка бросила железного коня на обочине (мы его видели!), на попутке добралась до приюта, где и ждала оказии. Да, дороги в центре Исландии не слишком подходят для велосипеда...

Свернули на запад на F910, 11 км и мы у приюта DrekaGil (Ущелье дракона), дальше дорога закрыта, но нам туда и не надо. Сворачиваем на дорогу, огибающую озеро Öskjuvatn с севера, еще минут двадцать и мы на парковке, откуда уже пешком.

Попутчица вышла, поблагодарив и деликатно забрав свой багаж. Мы же направились к озеру, образовавшемуся после катастрофического извержения вулкана Askja, начавшегося 29 марта 1875 г. и продолжавшегося около 30 лет. Выпавший на востоке страны пепел привел к гибели скота, оставив тысячи людей без средств к существованию, пятая часть населения острова эмигрировала в Канаду и США. Последнее извержение было в 1961 г.

Пологие гряды пирокластических отложений пересекаются заваленными снегом распадками, порой над черными холмами поднимается пар, чуть глубже земля еще горячая — это испаряется дождевая вода. Чем ближе к озеру, тем больше снега...

Озеро Öskjuvatn (11 км<sup>2</sup>, 1050 м над уровнем моря, глубина 217 м — самое глубокое в Исландии) еще не полностью вскрылось: по отражениям заснеженных гор и облаков плывут льдины. Тут же открывается вид на кратерное озеро Víti, возникшее во время того же извержения.

Погуляв по-над озером, пошли обратно, в это время появилась наша спутница, решившая не нарушать нашего уединения. Пока мы сменили промокшую под дождем одежду и обувь, она вернулась, и мы предложили подбросить ее до приюта Drekağıl — ей на север к своему велосипеду, нам на восток.

Пошли на восток по F910 и через 20 км пересекли Jökulsá á Fjöllum — мощный поток мутной черной воды, с шумом несшийся под мостом. Вот и поворот на F902, ведущую к ледовым гротам. По ней 45 км черной дороги, петляющей среди черных холмов вулканического пепла (ассоциации с Мордором неизбежны!), до приюта Sigurðarskali, откуда можно проехать еще ~8 км.

Недолгая прогулка по моренным валам, и вот он, один из истоков реки Jökulsá á Fjöllum — горячий источник топит ледник Kverkjökull, образуя впечатляющий тоннель, теряющийся во мраке. Забираться внутрь не рекомендуют, со свода регулярно падают глыбы льда.

В полутора часах хода можно посмотреть верхние ледовые пещеры, но довольно сильный дождь и вычитанный в Lonely Planet комментарий: “The caves here are larger than the lower ones — 2.5km long — but they aren’t quite as impressive” — побудили нас воздержаться от дальнейших походов.

Вернулись на F910, дорога петляет по желтому песку среди застывших потоков черной лавы. Грунт после дождя довольно плотный, и никаких песчаных бурь! Мост через Креппа — бурный правый приток Jökulsá á Fjöllum с такой же черной мутной водой. Около Brú свернули на гравийную Rd923, идущую высоко над долиной реки Jökulsá á Dal, по которой через 31 км доехали до кольцевой. Еще 57 км и мы в Egilsstaðir — небольшом городке на берегу Lögurinn — озера, образованного разлившейся рекой Lagarfljót. До моря недалеко, уклон небольшой, и на озере наблюдаются приливы и отливы.

Ресторан в нашей гостинице Icelandir уже закрыт, успеваем попасть в кафе при бензоколонке через дорогу за 15 минут до закрытия кухни. Лосось, правда, уже закончился, отдали должное местной баранине — просто великолепно!

## ***22 июня, пятница***

Поутру поехали на водопад Hengifoss. Воды уже мало, снег на невысоких горах в его верховьях почти растаял, но полуторачасовую прогулку к верхнему каскаду стоит сделать — кристаллы базальта образуют удивительной красоты цирки, похожие на трубы органа.

По другому берегу вернулись в городок, всюду лесопосадки, порой уже довольно старые, впрочем, лес на Севере растет медленно. Свернули на Hwý93

посмотреть обозначенные на карте водопады. Дорога идет через водораздел высотой более 700 м: много снега, озера еще частично подо льдом, со склонов бегут бурные ручьи с водопадами, указателей при них нет, нашли только один водопад с названием Gljúfurfoss, на карте обозначенный почему-то “Gufufoss”.

Решили не ехать по «кольцевой», которая дальше становится гравийкой, а проехать по Hwу92 и Hwу96, идущим вдоль моря. Красивый маршрут: огибаешь фьорд за фьордом: синее море, зеленые пастбища внизу, скалистые или осыпные горы оживляют ручьи и снежники. На карте 2005 г. обозначены три гравийных участка Hwу96 — вместо одного из них проложен тоннель длиной 6 км.

В Breiðdalsvík наша дорога слилась с «кольцевой», еще 170 км то асфальта, то гравия до поворота на Höfn (перед ним тоннель длиной 2 км, не обозначенный на карте — то ли строят здесь быстро, то ли картографы халтурят с обновлениями...). Время еще раннее, решили поехать к ледовой лагуне Jökulsárlón (Лагуна ледниковой реки).

Около 70 км хорошего асфальта: слева море, справа ледовые языки, стекающие с Vatnajökull: Hoffellsjökull, Fláajökull, Heinabergsjökull, Skálafellsjökull и, наконец, Breiðamerkurjökull, обрывающийся в Jökulsárlón. Озеро возникло в 1948 г., до этого короткая, но бурная Jökulsá вытекала из-под льда. С начала XX в. ледник отступил на ~5 км, образовав удивительной красоты лагуну площадью 18 км<sup>2</sup>. Отколовшиеся от края ледника высотой 30 м глыбы образуют айсберги и плавают по озеру по 2—3 года, медленно тая под воздействием солнца и соленой океанской воды, приносимой приливами.

Поразительно, что ледник пропилил такое ложе — глубина озера достигает 190 м — за каких-то 150 лет! Это можно объяснить только крайней непрочностью низлежащих пирокластических отложений. В X—XII вв. край ледового языка находился на ~20 км севернее, долина была заселена людьми. Глобальное похолодание, достигшее пика в XVII—XIX вв., привело к быстрому наступлению ледников: в 1732 г. язык ледника был в 9 км от берега, в 1793-м — в 2,5 км, а в 1890-м — всего в нескольких сотнях метров. Акустические исследования показали, что ледник пропилил ложе на 200—300 м ниже уровня моря на 25 км в глубь острова, если он когда-нибудь отступит так далеко, получится большой фьорд.

Первым делом купили билеты на забавную амфибию, которая медленно сползла в лагуну. Загудели винты, и мы двинулись, маневрируя среди айсбергов, к языку ледника. Отличная погода, лед то кристально-прозрачный у айсбергов-перевертышей, то изумительно голубой. У нас на глазах один из айсбергов неторопливо, как в замедленном кино, перевернулся. По сравнению с Антарктикой ледник довольно грязный: пылевые бури и выпадение вулканического пепла сделали свое дело, прослойки пыли есть и на некоторых айсбергах. Это не лучшее место смотреть айсберги, но наиболее доступное из Москвы. Стоит того!

Погуляли вдоль Jökulsá — короткого мощного потока, соединяющего лагуну с океаном. Полярные крачки пикируют в воду, ловко выхватывая добычу. На одну из них напал поморник (вид не определили из-за динамичности сцены и отсутствия фото), просто настоящий воздушный бой с фигурами высшего пилотажа... Крачке удалось уйти! У нас на глазах подтаявший айсберг снялся с мели, и его быстро вынесло в море. Здесь же кормятся гаги и обыкновенные тюлени (Landsealur, Common seal, *Phoca vitulina*).

Начинался прилив, и было интересно наблюдать, как в 200—300 м от берега приливное течение останавливает поток: сильное волнение и клубы тумана...

Озеро стало ловушкой для осадков, которые раньше выносились рекой в океан и компенсировали размывание берега прибоем. Наступающий океан стал угрожать «кольцевой» дороге и мосту через Jökulsá, построенному в 1967 г., работы по укреплению берега обходятся в миллионы долларов.

Пора и на ночлег в деревенской гостинице Smyrlabjörg. После Намибии мы рассчитывали увидеть небольшую ферму, часть помещений которой переоборудована для приема гостей. Нет, это большой отель, готовый принять до 90 гостей. На ужин буфет, выбор рыбы просто великолепный. Мы приехали чуть раньше экскурсионных автобусов, их пассажиры появились к концу нашей трапезы. Как сразу все изменилось: гвалт, очереди к столам, толчея... Завершив трапезу, спешно ретировались. Групповуха — бич туризма!

### **23 июня, суббота**

Собрались выехать рано, но вышла небольшая задержка: гостеприимные хозяева заманили нас на чашечку кофе, еду еще только начали выносить с кухни. Знакомый путь до ледовой лагуны, вот и мост через поток. При утреннем освещении все выглядит совсем по-другому. Горы, айсберги и облака отражаются в зеркале воды, среди льдин иногда показывается усатая морда тюленя.

Нам дальше на запад. Справа — новые языки, текущие с Vatnajökull: Fjallsjökull, Kviárjökull. Со снежной вершины Hvánnadalshnúkur (2119 м) стекают впечатляющие ледопады, снова долинные ледники Svinafellsjökull и Skaftafellsjökull...

Свернули посмотреть водопад Svartifoss: полтора часовая прогулка то по цветущим лугам, то среди высоких кустов березы пушистой (Birki, Downy birch, *Betula pubescens*). Тонкая в это время года струйка водопада среди базальтовых колонн не слишком впечатлила, но отсюда открывается отличный вид на Hvánnadalshnúkur и другие горы этого массива.

Дальше наш путь лежит через Skeiðarársandur — низину шириной ~20 км между океаном и отступившим языком ледника Skeiðarárjökull. Бесчисленные потоки проложили по его оголившемуся ложу свои русла, сильный ветер с моря вздымает вулканический пепел, в небе дымка. Пылевая буря порой делает видимость минимальной...

Гидрография этой местности, полагаем, меняется после каждого весеннего паводка: ледник ушел не так давно, долины почти не выражены. Свой вклад вносит и вулканическая активность. Остановились у придорожной инсталляции, которую приняли за творчество скульптора-модерниста... Нет, это искореженные двутавры моста через реку Skeiðará, снесенного мощным селем, вызванным извержением вулкана Bárðarbunga (2009 м) осенью 1996 г., поток нес глыбы льда массой до 2000 т...

Миновали эту низину, справа снова появились зеленые пастбища между складками гор, и пыли не стало. Но ненадолго, за деревней Kirkjubæjarklaustur начались лавовые поля Eldhraun. Лишайники и злаки, оживляющие картину, не мешают ветру вздымать такую пыль, что близлежащие горы не видны.

Вот и деревушка Vík: церковь на фоне пыльного неба на холме, поросшем люпином, лавовые останцы в море, кафе при бензоколонке, где мы с удовольствием позавтракали. Магазин шерстяных вещей, одно из окон второго этажа выходит в цех, где их вяжут. Купили подарки малышам и с чувством выполненного долга поехали дальше.

Наш путь лежал в Рейкьявик с посещением водопадов вдоль дороги. Геологические процессы подняли южное побережье Исландии на десятки метров, и прибрежная равнина на протяжении сотен километров ограничена с севера обрывами старой береговой линии.

Skógafoss — красивейший водопад: поток шириной 25 м низвергается с высоты 60 м. Водяная пыль дает жизнь изумрудной зелени, покрывающей скалы цирка. Seljalandsfoss — не столь полноводный, но не менее живописный: вода разбивается о скальные уступы, струи водяной пыли постоянно меняют форму.

Да, путешествие заканчивается, вот уже и Некла показалась. Невысокий водопад Urriðafoss на полноводной реке Þjórsá совсем другой: мутная, темная вода прорывается сквозь хаос лавы и базальта.

За городом Selfoss дорога поднимается на плато и идет по лавовым полям. Вдали справа в нескольких местах клубится дым — долго стоит солнечная погода, начались тундровые пожары.

Остановились в отеле Borg. Портье, к немалому нашему удивлению, оказалась русской. Выяснили, где купить рыбных сувениров: соленой трески и [hákarl](#) — выдержанного несколько месяцев мяса гренландской акулы. Взяли такси и вскоре стали обладателями местных деликатесов.

В Рейкьявике выдался солнечный выходной, сквер перед отелем был забит загорающей публикой разного возраста и разной степени опьянения. До ужина в Einar Ben — ресторане исландской кухни, еще было время, и мы зашли в бар попробовать местной водки. Мы не сомневались, что исландцы, будучи христианским народом, имеют свой национальный напиток. Порылись в книжках — да, есть, Brennivín, картофельная водка, настоящая на тмине. Девушка-бармен с интересом спросила:

— Вы любите Brennivín?

— Не знаем, не пробовали...

Дегустация прошла успешно, напиток некрепкий — 37,5°, смягченный тмином.

Возвращаясь с ужина, отметили, что народ расходиться не собирается.

### ***24 июня, воскресенье***

Wake-up call можно было не заказывать, в 4 утра народ стал покидать бары, обсуждая бурно проведенную ночь... На автобусных остановках длиннющие очереди, как и к ларьку, торгующему сосисками... Такого мы нигде не видели...

В аэропорту купили бутылку Brennivín, полагая, что он-то и подойдет к hákarl...

Нам повезло с погодой — в иллюминаторе Исландия как на ладони: узнаем горы, ледники, реки...

Пересадка в Стокгольме, короткий перелет — и мы дома.