Posta Stamps
Färöer

Nr. 20
April 2014

ISSN 1603-6036

- Prinz Henrik von Dänemark 80 Jahre
- Automatenmarken 2014
- Vor 100 Jahren: Ausbruch des Ersten Weltkriegs
- Der Kongo-Bericht & Dollin
- Vor 70 Jahren: D-Day
- Das Weihnachtsevangelium II

Posta
FAROE ISLANDS

FO 791 Probendruck

Prinz Henrik von Dänemark 80 Jahre

Anlässlich des 80. Geburtstages von Prinz Henrik von Dänemark am 11. Juni erscheint eine Gemeinschaftsausgabe von Post Danmark, Post Grønland und Posta auf den Färöern.

Seine Königliche Hoheit Prinzgemahl Henrik, Prinz von Dänemark, ist der Ehemann von Königin Margrethe II. von Dänemark.

Prinz Henrik wurde am 11. Juni 1934 in Talence im Département Gironde in Frankreich geboren. Sein Geburtsname lautet Henri Marie Jean André, Graf de Laborde de Monpezat. Seine Eltern waren Graf André de Laborde de Monpezat und dessen Ehefrau Renée de Monpezat (geborene Doursennot).

Die ersten fünf Jahre seines Lebens verbrachte der Prinzgemahl in Französisch-Indochina, dem heutigen Vietnam, wo sein Vater die familiären Interessen in den von Prinz Henriks Großvater gegründeten Industrieunternehmen vertrat. 1939 kehrte die Familie nach Frankreich zurück und lebte die nächsten elf Jahre auf dem Familiengut Le Cayrou in Cahors.

Ausbildung

Prinz Henrik erhielt bis 1947 Hausunterricht und besuchte anschließend ein Jesuiten-Internat in Bordeaux. Von 1948 bis 1950 wurde er am Gymnasium in Cahors unterrichtet. 1950 zog Prinz Henrik zurück nach Vietnam und legte sein Abitur 1952 am französischen Gymnasium in Hanoi ab.

Von 1952 bis 1957 studierte Prinz Henrik Jura und Staatswissenschaft an der Sorbonne in Paris. Daneben lernte er an der École Nationale des Langues Orientales Chinesisch und Vietnamesisch. Nach dem Erlangen des Magistergrades in französischer Literatur und orientalischen Sprachen folgten einige Jahre mit Studienaufenthalten in Hongkong und Saigon.

Von 1959 bis 1962 absolvierte der Prinzgemahl seinen Wehrdienst bei der französischen Infanterie in Algerien.

Diplomatische Karriere

1962 begann Prinz Henrik, in der Asien-Abteilung des französischen Außenministeriums zu arbeiten. Von 1963 bis 1967 war er als Botschaftssekretär in der französischen Botschaft in London tätig.

Der Prinzgemahl und Königin Margrethe II auf Färöer 2010
Foto: Scanpix

Prinz von Dänemark

1964, während seiner Zeit als Botschaftssekretär in London, lernte Prinz Henrik die dänische Kronprinzessin Margrethe kennen, die zu diesem Zeitpunkt in England und Frankreich studierte. Das Paar verlobte sich 1966. Henrik und Kronprinzessin Margrethe heirateten am 10. Juni 1967 in der Holmens Kirke in Kopenhagen. An diesem Tag wurde ihm der Titel Seine Königliche Hoheit Prinz Henrik von Dänemark verliehen.
Das Paar hat zwei Söhne, Kronprinz Frederik (geb. 26. Mai 1968) und Prinz Joachim (geb. 7. Juni 1969).

1972 starb König Frederik IX., und die Kronprinzessin wurde zur Königin Margrethe II. von Dänemark ausgerufen.

Als Ehegatte der amtierenden Regentin unterstützt der Prinzgemahl diese in allen Belangen und nimmt zusammen mit Königin Margrethe, aber auch allein offizielle Pflichten wahr. Es besteht kein Zweifel daran, dass der diplomatische Hintergrund von Prinz Henrik sowie seine eingehende Kenntnis von internationalen Beziehungen ein wertvoller Aktivposten für das dänische Königshaus ist. Die moderne dänische Monarchie ist sehr international ausgerichtet, und ein Teil der Ehre gebührt zweifellos Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzgemahl.

Der literarische Prinz

Prinz Henriks Interesse an Literatur, Sprachen und Gastronomie hat sich in verschiedensten Buchveröffentlichungen manifestiert, zu denen eigene Werke ebenso gehören wie Übersetzungen französischer Literatur. 1981 übertrug er zusammen mit der Königin Simone de Beauvoirs Roman „Tous les hommes sont mortels“ ins Dänische. „Alle mennesker er dødelige“ erschien unter dem Pseudonym H. M. Vejerbjerg.

Außerdem hat er mehrere Gedichtbände herausgegeben, u. a. „Chemin faisant“ (1982), „Cantabile“ (2000), „Les escargots de Marie

Diese schöne Sammelmappe, wird in Verbindung mit der Briefmarkenausgabe herausgegeben.
Die Sammelmappe enthält eine Briefmarke aus den drei Ländern: Färöer, Dänemark und Grönland.
Die Mappe kann durch den Bestellschein in der Mitte des Hefts bestellt werden.
Preis: 51,00 DKK

Lanceline“ (2003) und „Murmures de vent“ (Flüsternde Brise) (2005). Sein „Roue-libre“ von 2010 wurde unter dem Titel „Frihjul“ (Freilauf) von Königin Margrethe und Peter Poulsen ins Dänische übersetzt.

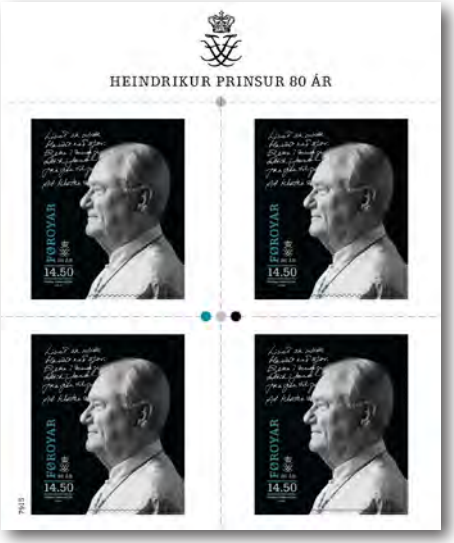
Seine Memoiren „Destin oblige“ (Schicksal verpflichtet) erschienen 1996, und im Buch „Chateau de Caix – stedet, vinen og maden“ von 2004 erzählt Prinz Henrik von seinem französischen Weinschloss, dessen Geschichte und Umgebung. Das Interesse an Gastronomie wird zudem durch zwei Kochbücher unterstrichen: „Ikke altid gåselever“ (Nicht immer Gänseleber) von 1999 mit Koautor Jakob Johannsen und „Til glæde for ganen – nye opskrifter til et kongeligt køkken“ (Gaumenfreuden – neue Rezepte für eine königliche Küche) von 2005.

Heindrikur prinsur

Auch hier auf den Färöern möchten wir „Heindrik Prinz“, wie wir den Prinzgemahl nennen, feiern. Ebenso wie unsere Bruderländer in der Reichgemeinschaft, Grönland und Dänemark, haben wir von seiner Rolle und seinem Status im Königshaus profitiert und schätzen bei den königlichen Besuchen besonders seinen jovialen Charakter.

Herzlichen Glückwunsch zum 80. Geburtstag von uns hier draußen im Nordatlantik!

Anker Eli Petersen



Selbstklebende Markenheftchen

Probendruck

Automatenmarken 2014:
Färöische Briefmarken seit 40 Jahren

Im Januar 2015 ist es 40 Jahre her seit der ersten Ausgabe von färöischen Briefmarken. Bis dann wurden dänische Briefmarken auf den Färöern verwendet. Diesen Anlass werden wir benutzen um vier von den alten klassischen Briefmarken wiederzugeben. Dieses Mal als Automatenmarken.

Diese vier Briefmarken sind alle von den berühmten Graveur CZ. Slania graviert. Die Briefmarken wurden in dem Zeitraum 1984-1995 herausgegeben.

Diese vier Briefmarken werden auf den Automatenmarken wiedergegeben:
FR 097 aus der Ausgabe "Zweimaster" am 10. September 1984. Die Zweimaster auf der Briefmarke ist "Westward Ho" TN 54, 1884 in Grimsby gebaut und 1895 nach den Färöern gekauft. Die Zweimaster hat man bewahrt und restauriert und sie kann heute für verschiedene Anlässe gemietet werden.

FR 169 aus der Ausgabe "Die Ruine der Domkirche in Kirkjubøur" am 17. Oktober 1988. Die Domkirche in Kirkjubøur wurde etwa 1300 gebaut und ist eine der bedeutungsvollsten Geschichtsdenkmäler auf den Färöern. Ole Wich hat zurechtgelegt.

FR 173 aus der Ausgabe "Die Kirche von Tórshavn" am 6. Februar 1989. Die Briefmarke wurde in Verbindung mit der 200 jähriges-Jubiläum der Kirche herausgegeben. Das heißt dass die Kirche dieses Jahr ihr 225-jähriges Jubiläum feiern kann. Ole Wich har zurechtgelegt.

FR 277 aus der Ausgabe "Historische Heimatbilder " am 12. September 1995. Die Briefmarke zeigt Melkmädchen und ist eine Wiedergabe eines Fotos von der vorletzten Jahrhundertwende.

Neue Ausgabe:	Automatenmarken 2014: Färöische Briefmarken seit 40 Jahren
Ausgabetag:	01.10.2014
Werte:	4 x 8,00 DKK
Briefmarkenformat:	22,5 x 55,0 mm
Design:	Wiedergabe von alten Briefmarken
Drucktechnik:	Flexodruck
Druckerei:	Ganket, Dänemark

FO 792-795

Probendruck

Vor 100 Jahren: Ausbruch des Ersten Weltkriegs

Der große Krieg

Anfang August 1914 ging auf den Färöern die unerfreuliche Nachricht ein, dass unten in Europa ein Weltkrieg ausgebrochen sei. Der Auftakt hierzu war die sogenannte Julikrise gewesen, die sich im Kielwasser des Attentats auf den österreichischen Thronfolger Franz Ferdinand durch den serbischen Nationalisten Gavrilo Princip am 28. Juni 1914 aufgebaut hatte.

Österreich-Ungarn hatte die Entwicklung in den früheren osmanischen Besitzungen auf dem Balkan seit den Balkankriegen 1912-13 mit Besorgnis betrachtet, wobei Serbien als immer stärkerer Machtfaktor hervortrat. Österreich-Ungarn hatte auf eine Gelegenheit gewartet, Serbien zu unterjochen, und die Ermordung des Thronfolgers und seiner Frau bot die Gelegenheit, auf die man gewartet hatte. Es wurden ultimative Forderungen an Serbien gestellt, die natürlich nicht erfüllt werden konnten, und in der Konsequenz erklärte Österreich-Ungarn der jungen Nation am 27. Juli 1914 den Krieg.

Die österreich-ungarische Regierung war sich durchaus bewusst, dass sich daraus ein Weltkrieg entwickeln könnte. Russland hatte die Sicherheit Serbiens garantiert, und deshalb hatte sich Österreich-Ungarn die Unterstützung des Deutschen Reichs gesichert. Am Tag nach der Kriegserklärung begann Russland mit der Mobilisierung seines Heeres, was dazu führte, dass Deutschland Russland am 1. August den Krieg erklärte.

Aus Besorgnis über diese Entwicklung mobilisierte auch Frankreich sein Militär, und dies führte dazu, dass Deutschland bereits am 3. August Frankreich den Krieg erklärte. Am selben Tag marschierten deutsche Truppen in Belgien ein, um auf diesem Weg Frankreich angreifen zu können, was prompt eine englische Kriegserklärung gegen Deutschland auslöste.

Damit war ein europäischer Weltkrieg eine Realität – und hier draußen im Nordatlantik konnten die Färinger lediglich mit wachsender Verwunderung die extreme Eskalation und verhängnisvolle Entwicklung beobachten, die in den kommenden Jahren so viel Not und Elend mit sich bringen sollte.

Konsequenzen

Es dauerte nicht lange, bevor man auf den

Färöern die Folgen des großen Krieges spürte. Der Schiffsverkehr zum und vom europäischen Festland, insbesondere Dänemark, kam mehr oder weniger zum Erliegen. Die kriegsführenden Mächte errichteten Blockaden, überwachten die Häfen und kontrollierten Schiffe, die möglicherweise Nachschub in feindliche Gebiete liefern konnten.

Dies führte zu einem Mangel an den grundlegendsten Artikeln des täglichen Bedarfs. Bald konnte man Brot und Zucker nur noch auf Rationierungskarten kaufen, und Kaffee und Tee waren immer schwieriger und teurer zu beschaffen. Doch in der Not ist der Erfindungsreichtum am größten, und die Menschen erfanden die verschiedensten Methoden, um die spärlichen Vorräte zu strecken. Man erzählt sich zum Beispiel von Frauen, die Fischrogen kochten und diesen mit Roggenmehl mischten, um mehr daraus zu machen.

In den ersten Kriegsjahren fehlte es vor allem im ärmsten Teil der Bevölkerung an so vielen Dingen, dass man durchaus von Krisenzuständen sprechen kann. In den Wintermonaten war es schwer, an den Küsten zu fischen, und im Frühjahr 1915 wurde die Fischerei durch schlechtes Wetter behindert. Durch Unterernährung oder einseitige Kost entstanden Mangelkrankheiten, an denen unter den Schwächsten, Kindern und Alten sogar Menschen starben.

Die Ölvorräte waren bald verbraucht, und weiterer Nachschub kam nicht ins Land. Man begann daher mit Tran zu experimentieren, der sich tatsächlich als Lampenöl und sogar als Kraftstoff für Bootsmotoren eignete.

Schicksalstage

Am 1. Februar 1917 erklärte die deutsche Marine die Gewässer um Großbritannien zur Kriegszone. Jedes Schiff, das sich in dieser Zone befand, konnte unabhängig von seiner Nationalität jederzeit von deutschen U-Booten angegriffen werden. Zum Leidwesen der Färinger erstreckte sich die Zone ganz bis in die südlichen Bereiche der Färöer und umfasste damit auch eine der größten Fischbänke der Inseln, die sogenannte Färöer-Bank.

Die Kriegszone richtete sich hauptsächlich

Die Karte zeigt die Kriegszone auf See, wie von die Deutsche Marine am 1. Februar 1917 definiert.

gegen britische Interessen, den Frachtschiffverkehr und Transportkonvois nach England. Auf den Färöern hegte man daher die Hoffnung, Fischereifahrzeuge würden verschont, und nahm das kalkulierte Risiko der Fischerei in dieser Zone in Kauf.

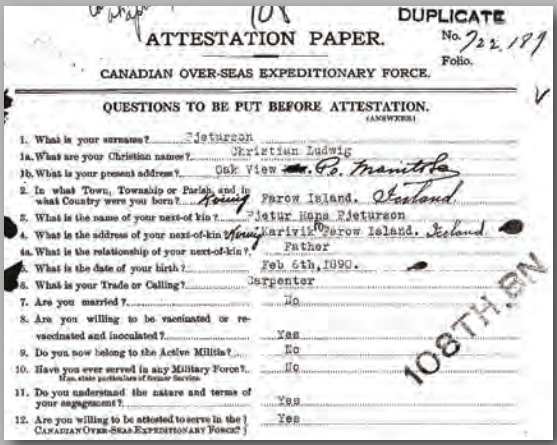
Doch am Morgen des 23. Mai 1917 schlug der Krieg unter den färöischen Fischern zu. Skipper Aksel Sivertsen vom Kutter „Else“ berichtet in der Zeitung „Norðlýsi“, dass sie am frühen Morgen des 23. von einem deutschen U-Boot gestoppt wurden, das Maschinengewehrsalven vor und hinter das Schiff feuerte. Die Mannschaft belud das Rettungsboot schnell mit Vorräten und verließ die Else. Sie ruderte zum U-Boot hinüber, wo man den Bescheid erhielt, dass sechs von ihnen an Deck des U-Boots kommen sollten. Zwei deutsche Offiziere bestiegen danach das Boot und ließen es zur Else zurückrudern. Sie hatten Brennstoff dabei, und kurze Zeit später konnte die Mannschaft ihr Schiff auf dem offenen Meer in Flammen stehen sehen. Die deutsche U-Bootmannschaft war beklommen, hatte in dieser Situation jedoch keine Wahl. Sie handelte laut Aussage auf Befehl.

Die Mannschaft der Else begann zu den Färöern zu rudern. Vier Stunden später traf sie auf den Kutter „Orion“ (registriert als „Beinir“) und wurde an Bord genommen. Als der Kapitän der Orion/Beinir hörte, was geschehen war, gab er die Order, alle Fischleinen zu kappen und Segel zu setzen. Man war jedoch noch nicht lange gesegelt, bevor das U-Boot den Kutter einholte und die Orion/Beinir dasselbe Schicksal ereilte wie die Else. Die beiden Besatzungen ruderten danach zusammen an Land. Auf dem Weg dorthin sahen sie zwei andere Kutter und einen Trawler, aber auch das berüchtigte U-Boot, das nun Kurs auf den Trawler nahm. Sie ruderten die ganze Nacht und den Vormittag und erreichten das Land erst am nächsten Tag um sechs Uhr abends.

Es sollte sich zeigen, dass am 23. – 24. Mai innerhalb von 24 Stunden acht färöische Fischkutter versenkt wurden. Wie durch ein Wunder kamen alle färöischen Fischer in dieser Tragödie mit dem Leben davon.

Alle Schiffe wurden vom selben U-Boot UC 33 unter dem Kommando von Kapitänleutnant Martin Schelle versenkt. UC 33 versenkte im Laufe seines Lebens 36 Schiffe, wurde jedoch am 26. September 1917 selbst vom Schicksal eingeholt, als es von einem englischen Patrouillenboot im

UC 33



DUPLICATE

ATTESTATION PAPER. No. 722,199

Folio.

CANADIAN OVER-SEAS EXPEDITIONARY FORCE.

QUESTIONS TO BE PUT BEFORE ATTESTATION.

(ANSWERS)

1. What is your surname? Pjeturson
1a. What are your Christian names? Christian Ludwig
1b. What is your present address? Oak View Co. Manitoba
2. In what Town, Township or Parish, and in what Country were you born? Farow Island. Iceland
3. What is the name of your next-of-kin? Pjetur Hans Pjeturson
4. What is the address of your next-of-kin? Marivik Farow Island. Iceland
4a. What is the relationship of your next-of-kin? Father
5. What is the date of your birth? Feb 6th, 1890.
6. What is your Trade or Calling? Carpenter
7. Are you married? No
8. Are you willing to be vaccinated or re-vaccinated and inoculated? Yes
9. Do you now belong to the Active Militia? No
10. Have you ever served in any Military Force? If so, state particulars of former Service. No
11. Do you understand the nature and terms of your engagement? Yes
12. Are you willing to be attested to serve in the Canadian Over-Seas Expeditionary Force? Yes

108TH BN

Der Einberufungsbefehl Christian Petersen.

St. George's Channel zerstört wurde. Nur eines der 27 Besatzungsmitglieder überlebte.

Der Soldat

Während die meisten Färinger den 1. Weltkrieg aus der Entfernung erlebten, hatten andere weniger Glück. Einer von diesen war der 26-jährige Christian Ludwig Petersen aus dem Ort Kvívík, der vor dem Krieg nach Kanada emigriert war.

Im März 1916 wurde Christian Petersen (Pjeturson) zu den Reservisten im neu aufgestellten 108. Bataillon (Selkirk-Manitoba) der Canadian Expeditionary Force (CEF) einberufen, den Heereseinheiten, die auf den europäischen Schlachtfeldern kämpften. Bereits am 18. September desselben Jahres wurde das Bataillon nach England entsendet, wo es im 14. Reservebataillon aufging, das zur Verstärkung der kriegsführenden Bataillone auf dem Festland dienen sollte.

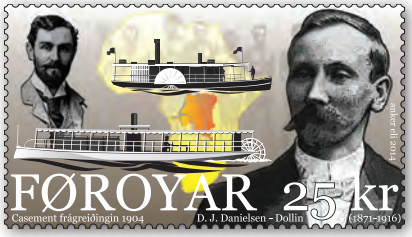
Von dort wurde Christian Petersen zum 16th Battalion (Canadian-Scottish) überstellt, das zu diesem Zeitpunkt im Gebiet von Arras in Frankreich lag, in der Zeit um oder direkt nach der heftigen Schlacht um Vimy 1917.

Darauf folgte für den jungen Färinger Schlacht auf Schlacht. Er nahm an den Kämpfen um Hill 70, Ypern und Passchendaele teil. Es folgten die Schlachten bei Amiens, die Zweite Schlacht bei Arras mit der Schlacht an der Scarpe und der Schlacht von Drocourt-Quéant 1918 und danach die Kämpfe um die Hindenburglinie und am Canal du Nord direkt vor dem letzten Vorrücken nach Mons.

Wie die meisten anderen Heereseinheiten im Weltkrieg erlitt auch das 16. Bataillon große Verluste, und die Überlebenden hatten infolge der Kriegserlebnisse mit psychischen Belastungen und Traumen zu kämpfen. Christian Petersen war hier keine Ausnahme. Kurze Zeit nach seiner Entlassung aus dem Kriegsdienst zog er auf die Färöer zurück und ließ sich im Ort Kaldbak auf Streymoy als Landwirt nieder. Laut seinem Bruder konnte er nie über den Krieg und seine Rolle darin sprechen – zu schrecklich waren die Erinnerungen.

Anker Eli Petersen

TÓRSHAVN ÚTGÁVUDAGIN
24.09.2014



FO 796 Prøvetryk

Der Kongo-Bericht 1904 – Daniel J. Danielsen (Dollin)

Gesichter auf vergilbten Fotografien. Erinnerungen und Bruchstücke von Geschichten über Personen, die vor wenigen Generationen lebten. Verblassende Spuren von Lebensschicksalen, die dem unerbittlichen Lauf der Zeit ausgesetzt sind.

Doch zuweilen kommt es auch vor, dass die richtigen Augen sich an die richtige Spur heften. Der Faden wird wieder aufgenommen, und Geschichten, die weitaus größer sind, als die landläufigen Erinnerungen andeuten, entfalten sich.

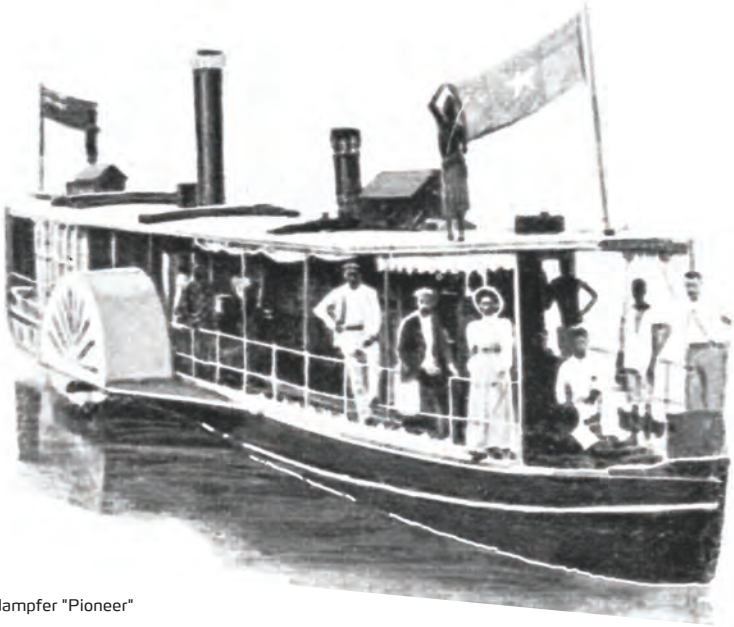
Genau dies war der Fall, als der Lokalhistoriker, frühere Gewerkschaftler und Politiker Óli Jacobsen von der Zeitung Sosialurin den Auftrag erhielt, über die Menschen zu schreiben, die auf dem alten Friedhof von Tórshavn begraben sind. Daraus entstanden einige interessante Artikel in der Serie „Hendur ið sleptu“ (Hände, die losgelassen haben), in denen alle Personen mit Grabsteinen beschrieben wurden.

Die bemerkenswerteste Geschichte wurde jedoch durch einen Grabstein mit folgender Inschrift inspiriert: *„D. J. Danielsen, Missionar. Geb. 25. Juni 1871. Gest. 16. Oktober 1916. Wirkte im Kongo 1901 – 1903. Ein unerschrockener Kämpfer des Herrn.“*

Dollin

Daniel Jacob Danielsen, volkstümlich auch „Dollin“ genannt, war vor allem für sein Wirken als Prediger und Missionar auf den Färöern in der Zeit unmittelbar nach der vorherigen Jahrhundertwende bekannt. Er war einer der Pioniere der färöischen Brüdergemeinde „Plymouth Brethren“, die auf den Färöern heute die größte Freikirche und unter diesen wohl auch weltweit am weitesten verbreitet ist.
Er bereiste die Inseln und hielt Erweckungsversammlungen ab. In seiner Zeit war er eine kontroversielle Persönlichkeit, bekannt für seine Intensität und seinen Jähzorn. Anlässlich seines Todes schrieb die Zeitung Dimmalætting u. a.: ”In der ersten Zeit trat er sehr heftig auf, doch in den letzten Jahren hatte er sich gemäßigt. Man hatte vollauf den Eindruck, er sei ein durch und durch christlicher Charakter.“

Durch sein Wirken auf den Färöern machte sich Danielsen Freunde ebenso wie Feinde, wie in einer Zeit des Umbruchs zu erwarten war, und sein streitbarer Geist war der Sache nicht unbedingt zuträglich.



Der Raddampfer "Pioneer"

Doch es waren nicht die heimatlichen Gefilde, in denen Danielsen seine bedeutungsvollsten Spuren hinterließ. Wie auf dem Grabstein angedeutet, war es bekannt, dass er als Missionar im Kongo tätig gewesen war, ohne dass man dieser Tatsache auf den Färöern größere Beachtung geschenkt hatte. Doch als Óli Jacobsen damit begann, seinen Spuren nachzugehen, kam eine ziemlich aufsehenerregende Geschichte zutage, die D. J. Danielsens entscheidende Rolle in Ereignissen aufdeckte, die den Gang der Geschichte änderten.

Der Kongo-Freistaat

Als Ergebnis der Kartierung von Zentralafrika durch europäische Entdeckungsreisende begann eine umfassende Kolonisierung der riesigen Gebiete. Von 1885 bis 1908 hatte der belgische König Leopold II. persönlich die Hoheitsgewalt über den Kongo-Freistaat, der im Norden entlang des Flusses Tschiloango an die damalige portugiesische Enklave Kabinda und Französisch-Kongo, im Osten an Britisch- und Deutsch-Ostafrika und im Süden an Britisch-Zentralafrika und Portugiesisch-Westafrika angrenzte. Dieses riesige Gebiet, das etwa 2.252.800 qkm umfasste, war eine reine Handelskolonie, die der direkten Kontrolle König Leopolds unterstand und zu deren Exportwaren u. a. Elfenbein, Kautschuk, Palmöl und Kaffee gehörten. Außerdem gab es eine umfassende Gummiproduktion. Als Arbeitskräfte verdingte man die kongolesischen Völker, deren Verdienst aus dem Export jedoch gegen null tendierte.

Missionstätigkeit

Treuer Weggefährte der Kolonialisierung war zu jener Zeit die christliche Mission, und der Kongo-Freistaat war hier keine Ausnahme. Schnell entwickelte sich in diesem Staat ein umfassendes Netz aus über 100 Niederlassungen, von denen ein großer Teil protestantische Missionsgesellschaften waren. An einem dieser Orte, der evangelischen Missionsstation Balolo in Bonginda, traf D. J. Danielsen 1901 ein, um als Missionar und Schiffsführer/Maschinist auf der „Pioneer", dem kleinen Raddampfer der Mission, tätig zu werden (das obere der Flussschiffe auf der Briefmarke).

D. J. Danielsen, der in seiner Jugend nicht durch besondere Religiosität auffiel, war ein etwas

unbändiger junger Mann. Mit 18 Jahren zog es ihn nach Schottland, wo er zum Schiffsmechaniker ausgebildet wurde. Einige Jahre lang fuhr er auf englischen Dampfschiffen zur See und hatte angeblich auch Alkoholprobleme. In einem Alter von 27 Jahren wurde er auf einer christlichen Versammlung in Glasgow jedoch bekehrt und wandte sich von seinem alten Leben ab. Seine christliche Überzeugung führte ihn dann, wie bereits berichtet, in den Kongo.

Übergriffe auf die Bevölkerung

Bereits in den 1890er Jahren begannen Geschichten von Übergriffen auf die eingeborene Bevölkerung des Kongo-Freistaats durchzusickern. Missionare, Journalisten und die Menschenrechtsorganisation Aboriginal Protection Society begannen über umfassende Menschenrechtsverletzungen zu berichten, wurden jedoch von König Leopold und seiner Verwaltung im Kongo mehr oder minder ignoriert.

Der Kongo-Bericht

1903 hatten die Berichte von Übergriffen auf die eingeborene Bevölkerung ein solches Ausmaß angenommen, dass das englische Parlament beschloss, den britischen Konsul im kongolesischen Boma, den Iren Roger Casement, den Fluss hinaufzusenden, um diese Behauptungen zu untersuchen.

Um ohne Überwachung durch die Behörden reisen zu können, mietete Roger Casement den alten Raddampfer „Henry Reed“ von der amerikanischen Baptistenmission (das untere Schiff auf der Briefmarke). Die Congo Balolo Mission stellte den Schiffsführer und -mechaniker – niemand Geringeren als Daniel J. Danielsen. Danielsen befuhr mit Casement den Kongo und seine Nebenflüsse und war neben seiner Funktion als Kapitän und Maschinist der „Henry Reed“ auch der Assistent von Casement. In einem Brief an das britische Außenministerium pries Casement Danielsens hervorragende Fähigkeiten und erklärte, die Fahrt wäre ohne die Beteiligung von Danielsen längst nicht so erfolgreich gewesen.

Das Ergebnis der Expedition war der sogenannte „Kongo-Bericht“, der 1904 eine vernichtende Kritik an der Kongo-Verwaltung von König Leopold vorbrachte. Er enthielt schreckliche Berichte über Mord, Verstümmelung, Menschenraub und Gewalt gegen die eingeborene Bevölkerung, ausgeführt von Soldaten der Verwaltung. Die britische Regierung verlangte aufgrund dieses Berichts eine Revision der Beschlüsse der Kongo-Konferenz von 1885, auf der König Leopold das Mandat über die Kolonie erhalten hatte. Das belgische Parlament zwang Leopold, eine unabhängige Untersuchungskommission einzusetzen, die die Beobachtungen von Casement mehr oder minder bestätigte.

Danielsens Erbe

Nach der Casement-Expedition reiste D. J. Danielsen zurück nach England, wo er sich beharrlich darum bemühte, seine Missionsgesellschaft, die Congo Balolo Mission, dazu zu bringen, die Zustände im Kongo öffentlich zu kritisieren.
Als die Missionsgesellschaft zögerte, initiierte Danielsen selbst eine Versammlungsreihe in Schottland, in deren Rahmen Lichtbilder verstümmelter Kongolesen gezeigt wurden, die Danielsen selbst fotografiert hatte. Hierbei stand er in engem Kontakt mit E. D. Morel, einem weiteren eifrigen Verfechter dieser Sache.

Die Versammlungen waren ein so großer Erfolg, dass die Balolo Mission unmittelbar danach eine eigene Versammlungsreihe startete, die im März 1904 nach der Veröffentlichung des Kongo-Berichts zur Gründung der Congo Reform Association führte. Diese setzte anschließend die Kampagne fort, die bei der Bevölkerung in Großbritannien sowie in Europa und den USA einen wahren Entrüstungssturm auslöste. Prominente Persönlichkeiten wie Sir Arthur Conan Doyle und Mark Twain engagierten sich ebenfalls in dieser Kampagne.

Robert Casement.

E.D. Morel am Schreibtisch.

Die erwähnten Nachforschungen haben außerdem ergeben, dass Danielsen die ursprünglichen, bekannten Fotografien von verstümmelten Kongolesen gemacht hatte, andere jedoch den Ruhm dafür einheimsten. Diese Fotografien hatten einen entscheidenden Einfluss auf den Ausgang der Kampagne.

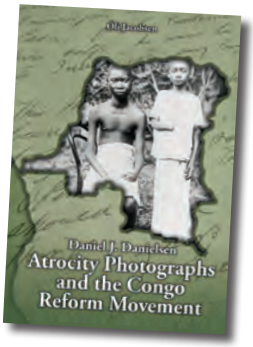
Dieser Bewegung ist es zu verdanken, dass Leopold II. 1908 den Kongo als seinen Privatbesitz aufgeben musste.
Es steht eindeutig fest, dass die sogenannte Congo Reform Campaign, die zu diesem Ergebnis führte, von Danielsen ins Leben gerufen wurde.
Doch Danielsen wurde vergessen und sein Name in dieser Geschichte bisher nicht erwähnt. Das soll sich nun ändern.

D. J. Danielsen kehrte nie wieder in den Kongo zurück. 1904 zog er mit seiner Frau Lina, die er im selben Jahr geheiratet hatte, auf die Färöer zurück und etablierte sich dort als Prediger. Diese Tätigkeit übte er bis zu seinem Tod 1916 aus und war, wie bereits einleitend erwähnt, einer der Pioniere der färöischen Plymouth-Brethren-Bewegung.

In Verbindung mit der Briefmarkenausgabe veröffentlicht Óli Jacobsen ein Buch über Daniel Jacob Danielsen in englischer Sprache, in dem seine entscheidende Rolle bei der Aufdeckung der Kongogräuel durch bis vor Kurzem noch unbekannte Unterlagen dokumentiert wird.

Anker Eli Petersen

NB! Das buch "Atrocity Photographs and the Congo Reform Movement" kann von Posta Stamps bestellt werden. Bitte benutzen Sie das Bestellformular in der Mitte.



FO 797 Probendruck

Vor 70 Jahren: D-Day

Am 6. Juni dieses Jahres liegt der D-Day genau 70 Jahre zurück - der Tag, an dem mit der Operation Overlord die Landung der Alliierten in der Normandie begann. Im Laufe weniger Stunden, in der Nacht zum und am Morgen des 6. Juni, leiteten die Alliierten einen gewaltigen Angriff in der Seine-Bucht an der Küste zwischen Cherbourg und Le Havre ein. Ziel dieses Angriffs war die Etablierung eines Brückenkopfes in der Normandie, um dorthin Soldaten und die enormen Mengen an Material transportieren zu können, die für die Befreiung von Westeuropa eingesetzt werden sollten.
Die Invasion der Normandie war die größte und komplizierteste militärische Operation, die jemals stattgefunden hat. Sie erforderte eine minutiöse Planung und enorme logistische Ressourcen, wobei alle Räder des Systems, große wie kleine, reibungslos ineinandergreifen mussten.

An diesem komplexen und gefährlichen Spiel waren auch mehrere Färinger beteiligt. Für diese Briefmarkenausgabe haben wir uns auf die schillerndste Persönlichkeit unter ihnen konzentriert, Kapitän Vilhelm Reinert-Joensen (1891-1949). Doch hierzu müssen wir an einem ganz anderen Punkt ansetzen.

Kapitän Joensen
Am 28. Januar 1941 passierte der über 200 Meter lange Truppentransporter „Edmund B. Alexander" die enge Einfahrt „The Narrows" nach St. John's auf Neufundland, mit weniger als einem Meter Wasser zwischen Kiel und Meeresboden. Von Nah und Fern waren Menschen herbeigeströmt, um die Ankunft des grauen Riesen mitzuerleben, des größten Schiffs, das St. John's jemals angelaufen hatte. An Bord befanden sich ca. 1.000 Soldaten, die die erste amerikanische „Land & Lease"-Militärbasis außerhalb der USA errichten sollten, obwohl das Land noch nicht in den 2. Weltkrieg eingetreten war.

Die „Edmund B. Alexander" blieb bis zum 20. Juni in St. John's liegen und fungierte für die Dauer des Stützpunktbaus als schwimmende Kaserne für die Soldaten.

Kapitän des Schiffs war der Färinger Vilhelm R. Joensen, oder wie die meisten amerikanischen Quellen ihn nennen, William Joensen vom Army Transport Service (ATS).

Totgeglaubt
Hans Christoffer Vilhelm Reinert-Joensen wurde am 17. März 1891 im grönländischen Godthaab (Nuuk) geboren, wo sein Vater Leiter einer Handelsniederlassung war. 1902 zog die Familie zurück auf die Färöer und ließ sich in Tórshavn nieder.

Bereits als 14-Jähriger fuhr Vilhelm Reinert-Joensen zur See. Einige Jahre später ließ er sich in Dänemark zum Navigator ausbilden und begann die Weltmeere zu befahren. Der Kontakt zur Familie auf den Färöern wurde immer sporadischer, und zum Ende des 1. Weltkriegs brach er ganz ab. Da keine Briefe mehr kamen, ging die Familie davon aus, dass ihr Sohn irgendwo in der großen weiten Welt umgekommen war.

Amerikanischer Staatsbürger

Doch Vilhelm war quicklebendig. Auf Frachtschiffen war er weltweit unterwegs. 1928 wurde er amerikanischer Staatsbürger und kam kurz danach zum ATS (Army Transport Service). Er arbeitete sich langsam bis zur Position des Kapitäns hoch – und stand 1941 schließlich auf der Brücke eines der größten Truppentransportschiffe, das die Welt je gesehen hat.

Island

1941 übernahmen die USA die Rolle als Besatzungsmacht auf Island von Großbritannien, das seine Truppen anderenorts benötigte.

Eine Operation dieses Formats erforderte einen umfangreichen Einsatz im Transportbereich, doch der primitive Hafen in Reykjavík erwies sich als logistischer Alptraum für die Amerikaner. Der Major und spätere Oberst Richard S. Whitcomb wurde eingesetzt, um die Transportprobleme zu lösen. In den nächsten Jahren stellte er ein Team aus Logistikexperten zusammen und bekam die Schwierigkeiten in den Griff. Einer dieser Experten war Kapitän Vilhelm R. Joensen.

Bald ging auf den Färöern das Gerücht um, ein hoher färöischer Offizier sei in Reykjavík stationiert. Mehrere Färinger hatten den wettergegerbten Kapitän getroffen, der sich als umgänglicher Herr um die Fünfzig erwies. Es dauerte nicht lange, bis man herausfand, dass es sich bei ihm um den verschwundenen Sohn von Grönland-Johan handelte.

„Zeig mir dein Ohr“

Im Frühjahr 1943 ging ein amerikanischer Zerstörer vor Tórshavn auf Reede und setzte Kapitän Joensen ab. Schnell nahm er Verbindung zur Familie auf, doch als er zum ersten Mal seit mehr als 30 Jahren seiner Mutter

Greenville Victory, ein von den Schiffen, das von Vilhelm Reinert-Joensen geführt wurde.

Amalie gegenüberstand, konnte die resolute alte Dame ihren Sohn nicht wiedererkennen. Sie verlangte vom Seeoffizier, seine Mütze abzunehmen und ihr sein Ohr zu zeigen. Als Kind hatte er sich nämlich am Ohr verletzt, und erst als Amalie die Narbe sah, war sie überzeugt, dass dies auch wirklich ihr Vilhelm war.

Omaha Beach

Im Herbst 1943 wurde der Transportbereich in Reykjavík verkleinert, und Oberst Whitcomb zog mit den meisten seiner Offiziere und Soldaten weiter nach England, um mit den Vorbereitungen für die Invasion in der Normandie zu beginnen. Sie übernahmen die Transporteinheit „11th Port", die am später so berüchtigten Omaha Beach operieren sollte. In den Militärarchiven kann man nachlesen, wann Kapitän Vilhelm R. Joensen im Trainingslager der Transportkompanie eintraf und es wieder verließ, aber was er dort eigentlich tat, ist nicht näher bekannt.

Direkt nach der Invasion erhielt der färöische Frachtschiff-Steuermann Martin í Kvidni am Omaha Beach Besuch von Vilhelm in voller Uniform. Laut Martin war Kapitän Joensen für die Organisation der Schlepper des Heeres am Brückenkopf zuständig.

Zurück zu den großen Schiffen

Nach dem Krieg kehrte Vilhelm Reinert-Joensen in seinen ursprünglichen Beruf als Kapitän auf den größten Truppentransportern zurück. Von 1946 bis 1949 führte er Schiffe wie die „George W. Goethals", „George Washington", „General M. L. Hersey" und „Greenville Victory", auf denen er amerikanische Soldaten von Europa nach Hause und deutsche Kriegsgefangene zurück nach Deutschland brachte.

In Brooklyn, wo sich der Flottenstützpunkt befand, war Kapitän Joensen eine Art Berühmtheit. Auf den Gesellschaftsseiten der Zeitungen wurde er regelmäßig als der robuste und fidele Seekapitän erwähnt, der auf dem Meer zu Hause ist.

Im August 1949 fand man ihn jedoch leblos in seinem Hotelzimmer in Brooklyn auf, in einem Alter von nur 58 Jahren.

Anlässlich der Briefmarkenausgabe im September folgt eine weitere Beschreibung von Kapitän Joensens Leben und Wirken.

Anker Eli Petersen

FO 798-799 Probendruck

Freude und Frieden in Unglück und Leid

„Fürchtet euch nicht! Siehe, ich verkündige euch große Freude, die allem Volk widerfahren wird.“ Lukas 2,10

Diese unerwartete Botschaft schreckte die Hirten mitten in der Nacht auf. Wie sonst auch taten sie ihre Arbeit, am Tage ebenso wie in der Nacht. Die Schafe lagen ruhig darnieder, wie sie es zu tun pflegten, und es gab kein Anzeichen, dass etwas Unerwartetes geschehen sollte. Die Arbeitsabläufe waren so wie immer. Die Hirten warteten nur auf den Sonnenaufgang, um die Herde ein weiteres Mal zu neuen Weiden zu führen.

Das Leben der Hirten und der Tiere folgte dem natürlichen Zyklus. Sie lebten in Verbundenheit mit der Natur, und von diesem Zyklus abzuweichen bedeutete den sicheren Tod. Die Arbeit war anspruchsvoll, und überall lauerten Gefahren; wilde Tiere und Räuber konnten angreifen und den Lauf des Lebens stören – die Aufgabe der Hirten war es, die Felder zu pflegen und die Schafherde zu beschützen. So war es gewesen, seit Adam und Eva den Auftrag erhalten hatten, den Garten Eden zu pflegen und zu beschützen die Verbundenheit im Dasein. Und so würde es auch weiterhin sein.

Bestand das Dasein dann nur aus endlosen Tagen, in denen einige mehr als reich, andere hingegen bitterarm waren, in denen einige verhungerten, während andere ein sorgloses Leben führten?

Nein! Die Hirten kannten ihre Aufgabe im natürlichen Zyklus – ihn zu schützen, in ihm zu leben und die Verantwortung dafür zu übernehmen, dass ihre Nächsten etwas zu essen hatten.

Vielleicht hatte der weise Salomon recht, als er sagte: „Was geschehen ist, eben das wird hernach sein. Was man getan hat, eben das tut man hernach wieder, und es geschieht nichts Neues unter der Sonne.“ Er war es auch, der sprach: „Es ist alles ganz eitel, es ist alles ganz eitel.“ Prediger 1,1-9

Die Hirten erwarteten absolut keine grund-

legende Änderung im natürlichen Lauf des Lebens.

Deshalb fürchteten sie sich sehr, als sie plötzlich eine unerwartete Stimme hörten, die eine ganz neue und unbekannte Botschaft brachte, die sie kaum glauben mochten. Konnte irgendeine Freude so groß sein, dass sie alle umfasste und niemanden diskriminierte? Ein Freude, die niemanden vergaß? Ein Frieden, den alle genießen konnten? Wenn das wahr sein sollte, konnte es sich nicht um eine zeitlich begrenzte Freude oder einen eingeschränkten Frieden handeln.

Wie bei den früheren Briefmarken in dieser Serie ist es dem Künstler Edward Fuglø gelungen, sehr schön und detailliert die Kommunikation zwischen Zeit und Ewigkeit darzustellen. Der Stern von oben ist immer noch als Symbol der transzendenten Wirklichkeit, Gottes Licht und Leitstern inmitten der Sinnlosigkeit, Ungerechtigkeit und nutzlosen Mühen des Tages zu sehen. Ein Licht vom Schöpfer, das uns den Weg weist, den wir gehen sollen, und uns über die absoluten, ewigen Werte inmitten der Relativität und dem täglichen Einerlei aufklärt. Die Engel kamen aus dem Sternenlicht, und die Hirten sehen deshalb nach oben. Die Engel sind damit das Symbol der kosmischen Kommunikation zwischen dem Schöpfer und den Menschen. Eine Kommunikation mit Gebeten und Meditation im kosmischen Internet, die der Mensch nicht entbehren kann, wenn er in Verbundenheit mit dem Schöpfer und der Botschaft leben will, **„die allem Volk widerfahren wird."**

Ja, die Hirten besaßen das Gottesbewusstsein, das im natürlichen Zyklus erforderlich war und sie in die Lage versetzte, die Botschaft des Schöpfers zu hören. Die Natur selbst war immer eine mahnende Erinnerung an die schöpferische Macht in allen Dingen gewesen; das Leben im ewigen Zyklus hatte auch eine tiefe Sehnsucht nach zeitlosen Werten geweckt. Das Leben selbst hatte das Gefühl verstärkt, dass die tägli-

che Lebensaufgabe, die Schafherde, die Weideflächen und die Familie zu beschützen, ein Glied in einem größeren Zusammenhang war. Nun durften nicht nur die Hirten selbst an der großen Freude und dem Frieden teilhaben, sondern die ganze Menschheit konnte von Sinnlosigkeit, Ungerechtigkeit und Leid errettet werden.

Deshalb sehen die Hirten offenen Herzens nach oben; deshalb hat einer von ihnen sich bereits erhoben; deshalb haben beide den Stab in die Hand genommen. Sie sind bereit, anderen die frohe Botschaft von Freude und Frieden zu überbringen. Sie haben Gottes Schutz und Liebe in den ausgebreiteten Flügeln und Armen der Engel gesehen. Sie haben die Freude in der Botschaft zwischen Posaunen und Lobgesang vernommen. Sie haben Gottes Macht und Herrlichkeit in den leuchtenden Kleidern der Engel geschaut. Sie haben die Bedeutung des Wortes „Engel" erkannt, das von dem griechischen „angelos" abstammt und Bote bedeutet – nun auch zwischen dem Schöpfer und den Menschen. Obwohl die Hirten vor allem an ihre wiederkäuende Schafherde denken, bemerken sie in dieser Nacht auch etwas anderes. Sie sehen auf und hören die unerwartete Botschaft: **„Denn euch ist heute der Heiland geboren, welcher ist Christus, der Herr, in der Stadt Davids. Und das habt zum Zeichen: Ihr werdet finden das Kind in Windeln gewickelt und in einer Krippe liegen. Und alsbald war da bei dem Engel die Menge der himmlischen Heerscharen, die lobten Gott und sprachen: Ehre sei Gott in der Höhe und Friede auf Erden bei den Menschen seines Wohlgefallens."** Lukas 2, 11-14

Was bedeutete ein Kind in einer Krippe? Was war das Geheimnis der Botschaft? Der Arzt Lukas berichtet uns, dass die Hirten sich nach Betlehem begaben, um der Sache nachzugehen. Hier sahen sie mit eigenen Augen, dass der Schöpfer sich entschieden hatte, selbst mit leidenden und schwachen Menschen zusammenzuleben, unser Schicksal auf sich zu nehmen und uns an der ewigen Freude und dem Frieden teilhaben zu lassen, jedem einzelnen Menschen einen Lebensinhalt und Hoffnung in seinem mit Problemen gefüllten Alltag zu geben.

„Und die Hirten kehrten wieder um, priesen und lobten Gott für alles, was sie gehört und gesehen hatten." Sie kehrten in ihren Alltag zurück, doch nun mit einer neuen Freude, mit Verwunderung, Lobgesang und neuem Lebensmut.

Der Zyklus des Lebens wurde für einen kurzen Moment unterbrochen, damit sie und wir lernen konnten, mit Sinn, Inhalt und Ziel in ihm zu leben. Sie durften an der Freude und dem Frieden teilhaben, der Sinnlosigkeit in Sinn, Leere in Inhalt, Angst in Mut, Hoffnungslosigkeit in Hoffnung, Unfrieden in Frieden und Sorge in Freude verwandeln konnte.

Róland í Skorini

Neue Briefmarken am 11. Juni und 24. September 2014

Probendruck

* Die Marken sind auch als selbstklebende Markenheftchen hergestellt (4)

Neue Ausgabe:	**Der Prinzgemahl 80 Jahre***
Ausgabetag:	11.06.2014
Werte:	14,50 DKK
Nummern:	FO 791
Briefmarkenformat:	51 x 43 mm
Foto:	Torben Eskerod
Design:	Post Danmark Frimærker/Jakob Monefeldt
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Posten Frimärken, Schweden
Gebührensatz:	Kleinbriefe nach Europa, 0-50 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**100 Jahre Erster Weltkrieg**
Ausgabetag:	24.09.2014
Werte:	4 x 8,00 DKK
Nummern:	FO 792-795
Block, Format:	70 x 100 mm
Briefmarkenformat:	42,00 x 23,52 mm
Design:	Anker Eli Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Kleinbriefe auf den Färöern, 0-50 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Der Kongo-Bericht und Dollin**
Ausgabetag:	24.09.2014
Werte:	25,00 DKK
Nummern:	FO 796
Briefmarkenformat:	42,00 x 23,52 mm
Design:	Anker Eli Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Grossbriefe auf den Färöern, 101-250 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Vor 70 Jahren: D-Day**
Ausgabetag:	24.09.2014
Werte:	26,00 DKK
Nummern:	FO 797
Briefmarkenformat:	42,00 x 23,52 mm
Design:	Anker Eli Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Mediumbriefe nach andere länder, 51-100 g

Probendruck

* Die Marken sind auch als Markenheftchen hergestellt (8)

Neue Ausgabe:	**Das Weihnachtsevangelium 2***
Ausgabetag:	24.09.2014
Werte:	8,00 und 14,50 DKK
Nummern:	FO 798-799
Briefmarkenformat:	25,5 x 42,0 mm
Künstler:	Edward Fuglø
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	LM-Group, Kanada
Gebührensatz:	Kleinbriefe auf den Färöern und Europa, 0-50 g

Vorderseite: Tórshavn - Fotograf: Kasper Sølberg
Layout: Posta Stamps - Druckerei: TrykTeam, Dänemark

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Färöer

Tel. +298 346200
Fax +298 346201
stamps@posta.fo
www.stamps.fo/de

Find us on Facebook