Posta Stamps
Färöer

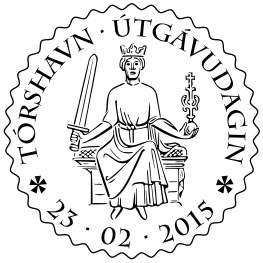
Nr. 22
November 2014

ISSN 1603-0036

Neue Ausgaben:

- Magna Carta 800 Jahre
- 100 Jahre Frauenwahlrecht
- Flughafen Vágar
- Atkinsons Reise 1833

Posta
FAROE ISLANDS



FO 800 Probendruck

800 Jahre Magna Carta

Im Juni dieses Jahres sind 800 Jahre vergangen, seitdem eines der bedeutendsten Dokumente der Weltgeschichte, die Magna Carta, zu Runnymede in der englischen Grafschaft Berkshire besiegelt wurde. Die Urkunde war das Ergebnis einer Auseinandersetzung zwischen König Johann I. und den Baronen, die sich gegen sein Unterdrückungsregime aufgelehnt hatten.

König Johann I.
Als König Richard I. (Richard Löwenherz) 1199 starb, wurde sein jüngster Bruder Johann Ohneland (1166 – 1216) zum König von England ausgerufen. Als Lehen gehörten ihm dadurch auch Irland und große Teile Westfrankreichs. 1202 brach ein Krieg zwischen König Johann und dem französischen König Philipp II. (1165 – 1223) aus, der dazu führte, dass König Johann 1204 seine französischen Besitzungen verlor.

Im folgenden Jahrzehnt verwendete König Johann alle seine Kräfte darauf, die verlorenen Ländereien zurückzugewinnen. Nach der endgültigen Niederlage des Königs und seiner Alliierten bei Bouvines im Jahre 1214 hatte er unter seinen Baronen so viel Vertrauen verloren, sich so viele Feinde geschaffen und Furcht und Schrecken verbreitet, dass sie sich gegen ihn auflehnten.

Der Aufstand der Barone
König Johanns Erschöpfungskrieg gegen die Franzosen hatte England in eine politische Krise über erhöhte Steuern und Unterdrückung geführt. Die Unzufriedenheit mit dem König war groß und resultierte schließlich in einer regelrechten Rebellion. Als König Johann nach der entscheidenden Niederlage bei Bouvines 1214 nach England zurückkehrte, sah er sich seitens eines Großteils der Barone und Adligen, die den Kern seiner Machtstellung ausmachten, mit Forderungen nach Reformen konfrontiert. Die Parteien trafen bei Runnymede an der Themse zwischen Windsor und Staines aufeinander. Hier kam die erste Fassung der Magna Carta auf den Tisch und wurde durch das Siegel des Königs bestätigt.

Magna Carta
Das Revolutionäre an der Entstehung der Magna Carta war, dass damit erstmals in Schriftform versucht wurde, die Macht des Königs einzuschränken. Die Idee war, ein unantastbares Gesetz zu erlassen, das auch die königliche Gewalt umfasste und den

Das Siegel König Johanns

König daran hinderte, seine Machtbefugnisse auszunutzen. Es enthielt Passagen über die Rechte von Einzelpersonen und Gruppen und ging sogar so weit, die Möglichkeit vorzuschlagen, dem König seine Befugnisse abzuerkennen, falls er bei der Ausübung seiner Macht übliche Regeln verletzten sollte.

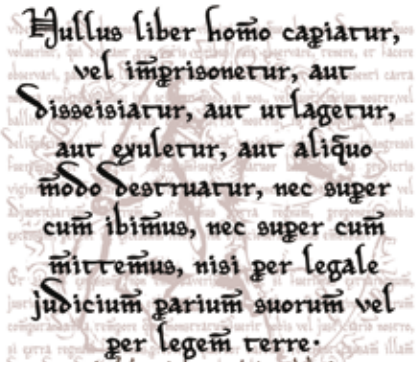
Die Urfassung der Magna Carta enthält 63 Klauseln oder Bestimmungen. Die meisten von ihnen betreffen die Regelung der feudalen Praxis, Bestimmungen über Städte, den Handel und die königlichen Wälder. Darüber hinaus gibt es Bestimmungen über die Abwicklung von Schulden und die Rechte der Kirche. Doch die bedeutendsten Passagen befassen sich mit den juristischen Rechten des Einzelnen gegenüber dem Staat und der Beschränkung der königlichen Macht.

König Johann hielt sich allerdings nie an die Forderungen der Magna Carta und brachte Papst Innozenz III. noch vor Ablauf von drei Monaten dazu, die Bestimmungen des Freibriefs für rechtswidrig zu erklären. Doch der Keim war gelegt. Der Inhalt der Magna Carta war im Land verbreitet worden und hatte Wurzeln geschlagen. Es kam zu einem Bürgerkrieg, in dem die meisten Barone für die Grundsätze in der Magna Carta kämpften. Das veranlasste den neuen französischen Kronprinzen Ludwig dazu, das Angebot der englischen Königswürde anzunehmen, während der schottische König Alexander II. das nördliche England besetzte.

1216, als sich der größte Teil des Landes in der Hand der Rebellen befand, starb König Johann plötzlich an der Ruhr. Die wenigen noch vorhandenen Unterstützer des Königs und der Vertreter des Papstes beschlossen daher, seinen erst neunjährigen Sohn Heinrich zum König zu erklären, und sendeten im Namen des Königs Briefe an die Anführer, in denen sie die Bestimmungen der Magna Carta anerkannten und die Barone aufforderten, Heinrich III. den Treueschwur zu leisten. Zu diesem Zeitpunkt hatten sich Spannungen zwischen Ludwig und den Baronen entwickelt, und viele der Barone schlugen sich daher auf die Seite des Kinderkönigs.

Weitere Entwicklung

In der Zeit bis zur Volljährigkeit Königs Heinrichs wurde die Magna Carta mehrmals



Der Hintergrund der Briefmarke ist eine Abschrift von Teilen der 61. Klausel aus der ursprünglichen Fassung der Magna Carta von 1215. Diese Klausel besagt, dass die Barone den König absetzen lassen oder unter Zwangsverwaltung stellen können, wenn dieser seine Machtbefugnisse überschreitet. Die 61. Klausel, wurde – wie zu erwarten war – aus den späteren Fassungen der Magna Carta gestrichen. Sie ist jedoch der Keim der konstitutionellen Monarchie, wie wir sie heute kennen.
Zusammen mit diesem Text ist das große Siegel König Johanns abgebildet.
Der schwarze Text auf der Briefmarke ist eine Abschrift der 39. Klausel, die besagt, dass die Rechtsverfolgung eines freien Mannes nur durch ein unparteiisches Gericht und gemäß den Gesetzen des Landes erfolgen darf.

bestätigt und umgeschrieben. Das Dokument wurde überall im Land bekannt, und die Ideen setzten sich langsam durch. Die kontroversielle Klausel, nach der der König von den Baronen abgesetzt werden konnte, wurde jedoch bereits früh gestrichen.

In den nächsten Jahren erhielten die Barone allerdings größeren Einfluss. 1258 beschloss eine Gruppe unter der Führung von Simon de Montfort die sogenannten Bestimmungen von Oxford, nach denen der König tatsächlich einem Rat ausgewählter Männer unterstand.

Obwohl die Magna Carta in der folgenden Zeit großen Veränderungen unterworfen war und die Macht der Barone über den König nach einer königlichen Offensive unter der Führung von Kronprinz Eduard wieder eingeschränkt wurde, hatten viele der Reformen auch noch Bestand, nachdem Eduard König wurde. Die örtlichen Versammlungen der Grundbesitzer aus dem niederen Adel und der dörflichen Vertreter fanden weiterhin statt. Aus ihnen und ihrem Gegenpart, den Versammlungen des Hochadels, entwickelte sich im 14. Jahrhundert ein Vorläufer des heutigen Zweikammerparlaments mit Ober- und Unterhaus.

Das Erbe der Magna Carta

Die grundlegenden Ideen der Magna Carta ziehen sich wie ein roter Faden durch die Entwicklung der englischen Staatsverwaltung im Laufe der Jahrhunderte und verbreiteten sich über die Grenzen des Landes hinaus. Die Gewaltenteilung in Legislative, Judikative und Exekutive in unserer eigenen Verfassung lässt sich teilweise auf das 1215 auf einer unbedeutenden englischen Wiese hastig formulierte Dokument zurückführen.

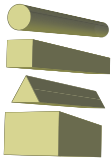
Auf der Briefmarke haben wir die bekannteste Passage aus der Urfassung der Magna Carta wiedergegeben:

„Kein freier Mann soll verhaftet oder eingekerkert oder um seinen Besitz gebracht oder geächtet oder gebannt oder in sonst irgendeiner Weise ruiniert werden, und wir werden nicht gegen ihn vorgehen oder gegen ihn vorgehen lassen, es sei denn auf Grund eines gesetzlichen Urteils von Standesgenossen oder gemäß dem Gesetze des Landes.“

Anker Eli Petersen

Neue Portogebühren 01.01.2015

Alle Preise sind in dänischen Kronen (DKK)

Briefformat		
Kleine Briefe	Medium Briefe	Gross-briefe
23 x 17 x 0,5 cm	33 x 23 x 2 cm	Länge + Breite + Höhe = max. 90 cm
23 x 17 cm	33 x 23 cm	
0,5 cm Höhe	2 cm Höhe	L+B+H 90 cm

Innerhalb der Färöer			
Gewicht	Kleine Briefe	Medium Briefe	Gross-briefe
0 - 50 g	8,50	11	12
51 - 100 g		15	17
101 - 250 g		26	29
251 - 500 g		39	39
501 - 1000 g		51	51
1001 - 2000 g			63

Europa und Nordische Länder			
A-Briefe			
Gewicht	Kleine Briefe	Medium Briefe	Gross-briefe
0 - 50 g	17	19	20
51 - 100 g	22	24	26
101 - 250 g		44	44
251 - 500 g		71	71
501 - 1000 g		108	108
1001 - 2000 g			208

Andere Länder			
A-Briefe			
Gewicht	Kleine Briefe	Medium Briefe	Gross-briefe
0 - 50 g	19	23	26
51 - 100 g	23	36	36
101 - 250 g		68	68
251 - 500 g		90	90
501 - 1000 g		164	164
1001 - 2000 g			258

Europa, Nordische Länder und A-Briefe für Island			
B-Briefe			
Gewicht	Kleine Briefe	Medium Briefe	Gross-briefe
0 - 50 g	12	14	15
51 - 100 g		18	19
101 - 250 g		37	41
251 - 500 g		57	59
501 - 1000 g		89	89
1001 - 2000 g			115

Andere Länder			
B-Briefe			
Gewicht	Kleine Briefe	Medium Briefe	Gross-briefe
0 - 50 g	14	18	21
51 - 100 g		29	32
101 - 250 g		56	59
251 - 500 g		88	89
501 - 1000 g		129	143
1001 - 2000 g			219

FO 801 Probendruck

100 Jahre Frauenwahlrecht

1915 erhielten die färöischen Frauen das Wahlrecht für beide Parlamente des dänischen Reichstags, das Folketing und das Landsting. Am 5. Juni 1915 wurde das Grundgesetz geändert und darin auch das Wahlrecht für Frauen festgelegt. Im nachfolgenden Jahr verabschiedete das färöische Løgting die Änderungen im Lagting-Gesetz, so dass Frauen auch das Wahlrecht für das färöische Løgting erhielten.

Im Rahmen der Løgtingswahl 1918 nahmen die Frauen erstmals an einer politischen Wahl teil. Sie hatten sich jedoch bereits 1907 an der Volksabstimmung über das Alkoholgesetz beteiligt, das „Gesetz für die Färöer über den Handel mit und den Ausschank von berauschenden Getränken“, das ein Verbot des öffentlichen Ausschanks von Spirituosen war. Und auch bei der Kommunalwahl 1909 hatten Frauen die Möglichkeit gehabt, ihre Stimme abzugeben.

Die Frauenbewegung nahm ihre zarten Anfänge Mitte des 19. Jahrhunderts in den USA, wo das Stimmrecht und die Wahlteilnahme zu den ersten Forderungen gehörten. Um die Jahrhundertwende erreichten die Ideen auch unsere Breitengrade, und die nordischen Länder waren im Kampf um das Wahlrecht für Frauen an vorderster Front im Einsatz.

Dabei gestaltete sich der Kampf um das Frauenwahlrecht von Land zu Land ganz unterschiedlich. In Amerika gab es keine militanten Unruhen wie in England, die dort mit Sklavenaufständen verglichen wurden. Der Weg zu Frauenrechten und dem Frauenwahlrecht lag in den Händen von Männern, die an den Schalthebeln der Macht saßen, und es lag an ihnen, wie hart der Kampf für die Pioniere werden sollte. Auf den Färöern gab es keinen Streit um die Frauenrechte, der Kampf um das Wahlrecht wurde vor allem in Dänemark ausgefochten.

Trotz des Wahlrechts musste man in der politischen Arena noch lange Zeit nach Frauen suchen. Die Bedingungen für Frauen in der Gesellschaft veränderten sich in den sechziger Jahren vor allem auf dem Arbeitsmarkt durchgreifend. Und als die Frauen diesen endgültig erobert hatten, traten sie auch im politischen Leben in Erscheinung.

In den rebellischen sechziger und siebziger Jahren wollte die Frauenbewegung die alte Einstellung ändern, nach der dem Mann allein von Natur aus bessere Rechte und Privilegien in der Gesellschaft zugestanden wurden. Sie wollte für Solidarität unter den Frauen sorgen und die

Unterschiede zwischen den Geschlechtern ausgleichen.

In den Siebzigern wurde das Fundament für die Teilnahme der Frauen am politischen Leben gelegt. Durch weibliche Volksvertreter im Løgting wurde die Ebenbürtigkeit von Mann und Frau auf die politische Tagesordnung gesetzt.

Die ersten weiblichen Løgting-Mitglieder veranstalteten Frauenparlamente, damit die färöischen Frauen sich an weibliche Politiker gewöhnen konnten. Doch ihnen wurde nicht erlaubt, diese Frauensitzungen im Tinghaus abzuhalten; dieses sollte nur für seriöse politische Zwecke genutzt werden und nicht für „Jux und Dollerei", wie ein Tingabgeordneter es nannte.

Die Tagungen des Frauenparlaments mit verschiedenen Themen und Diskussionen fanden zwischen 1979 und 1983 daher an anderen Orten in Tórshavn statt. Diese basisdemokratische Arbeit war ein Bild der Zeit, wurde jedoch leider eingestellt. Obwohl das Frauenparlament nicht sein ursprüngliches Ziel erreichte, die Arbeit der politischen Parteien im Parlament zu beeinflussen, wurden mehrere der Tagungsteilnehmerinnen politisch aktiv und kandidierten später für Løgtings- und Kommunalwahlen.

Die erste Frau im Parlament war 1964 Malla Samuelsen von der Selbstverwaltungspartei. Als Nachrückerin war sie jedoch nur kurz Abgeordnete. 1978 wurden mit Jona Henriksen von den Sozialdemokraten (die bereits 1975 - 1978 Nachrückerin war) und Karin Kjølbro von den Republikanern die ersten Frauen ins Løgting gewählt.Die erste Frau im Ministeramt war Jóngerð Purkhus, die 1985 zur Ministerin für Finanzen und Umwelt ernannt wurde.

1993 erhielten die Färinger den ersten und bisher letzten weiblichen Chef der Landesregierung. Die Sozialdemokratin Marita Petersen war vom Januar 1993 bis zum September 1994 Ministerpräsidentin. Nach der Wahl wurde Marita Petersen als erste Frau zur Løgtingspräsidentin gewählt. Und 2001 durfte mit Lisbeth L. Petersen von den Unionisten erstmals eine Frau die Färöer im dänischen Folketing vertreten.

Die Gedanken zur politischen Arbeit haben sich in diesen 100 Jahren grundlegend verändert. Der politische Ton in der Diskussion über das Wahlrecht und die politische Teilhabe der Frauen konnte vor 100 Jahren bisweilen äußerst bissig und herablassend sein. Heute ist es jedoch das erklärte Ziel aller politischen Parteien, dass Frauen in der Politik stärker vertreten sein sollen. Die färöische Gleichstellungsorganisation Demokratia arbeitet überparteilich für die politische Stärkung von Frauen.

Das Gleichstellungsgesetz war das erste politische Kind der Parlamentarierinnen, das 1994 verabschiedet wurde - 15 Jahre nachdem die ersten Frauen im Løgting den Gesetzentwurf über den Gleichstellungsausschuss eingebracht hatten. Inzwischen haben Frauen ihren natürlichen Platz im politischen Leben. 1978 wurden zwei, 1998 vier Frauen gewählt. 2012 waren bereits neun Frauen im Løgting vertreten, 27,3 % der Parlamentarier. Auf der anderen Seite ist nur einer von sieben Ministerposten mit einer Frau besetzt.

Einige politische Parteien haben sich bei der Nominierung der Listenkandidaten zur Gleichstellung verpflichtet, und es sieht aus, als herrsche ein breiter Konsens zu diesem Thema. Doch die Hürden scheinen für Frauen immer noch höher zu sein. Die weiblichen Abgeordneten sind sich darin einig, dass es weiterhin harte Arbeit erfordert, die Beteiligung von Frauen am politischen Leben in die Realität umzusetzen.

Óluva Klettskarð

FO 788-790

Probendruck

Neuer Terminal am Flughafen Vágar

Am 18. Juni 2014 wurde der neue Terminal am Flughafen Vágar in Betrieb genommen - ein modernes Baudenkmal aus Stahl und Glas, abgestimmt auf die besondere färöische Topografie. Laut Aussage der zuständigen Architekten inspirierte die Geschichte des Flughafens zur Gestaltung des Gebäudes: Die großen geschwungenen Dächer sind eine Hommage an die Baracken der Engländer, die den Flughafen im Zweiten Weltkrieg erbauten. Gleichzeitig wurden große offene Glaspartien zur Landebahn hin vorgesehen, um einen Eindruck von Reise und Weite entstehen zu lassen.

Das Terminalgebäude besteht im Prinzip aus zwei Teilen, einer äußeren Halle, in der abreisende Passagiere im Flughafen ankommen, und einem größeren geschlossenen Ankunfts- und Abflugbereich hinter dem Check-in und der Sicherheitskontrolle. Im Gegensatz zum alten Terminal, der einen relativ begrenzten Zollfreibereich hatte, ist die neue Ankunfts- und Abflughalle geräumig und offen, mit Duty-Free-Geschäften und Cafés für die Fluggäste.

Der neue Terminal ist der zweite Bauabschnitt im Rahmen des Flughafenausbaus, der 2007 mit der Übernahme des bislang dänischen Flughafens durch die Färöer begann. Der erste Bauabschnitt war die Verlängerung der damals 1250 Meter langen Landebahn auf 1800 Meter und die Installation eines modernen Instrumentenlandesystems, um Landungen bei jedem Wetter zu ermöglichen. Die Verlängerung der Landebahn wurde 2011 abgeschlossen und hat zu einer weitaus größeren Kapazität des Flughafens geführt, auf dem nun größere Flugzeuge landen können. Außerdem verbesserten sich dadurch die Planmäßigkeit und die Flugsicherheit.

Dank der Verlängerung der Landebahn konnte die färöische Luftfahrtgesellschaft Atlantic Airways größere Flugzeuge auf der Linie Vágar – Kopenhagen einsetzen und neue Ziele in anderen Regionen Europas anfliegen. 2011 wurde ein Airbus 319 angeschafft, und bereits im Laufe eines Jahres verfügte man über zwei weitere Flugzeuge desselben Typs. Die Airbus-Maschinen haben den Reisekomfort und die Flugkapazitäten verbessert und die Reisezeit zwischen dem Flughafen Vágar und den verschiedenen Zielflughäfen verkürzt.

Kurzer Abriss der Flughafengeschichte

Wie bereits erwähnt, begann die britische Besatzungsmacht 1942 mit den Bauarbeiten für einen Flughafen auf den Färöern. Man entschied sich aus verschiedenen Gründen für den Standort bei Sørvág auf Vágar, u. a. wegen des großen Sees Leitisvatn in der Nähe, auf dem auch Wasserflugzeuge landen konnten.

Foto: Jógvan Helgi Hansen

Die ursprünglichen Pläne sahen einen Flughafen mit drei Landebahnen vor, doch die Arbeiten zogen sich hin. Als die erste Landebahn im Herbst 1943 fertig war, hatten sich die günstigen strategischen Voraussetzungen für einen Luftstützpunkt auf den Färöern verändert. Daher blieb es bei der einen Landebahn, die dem färöischen Volk zum Geschenk gemacht wurde, als die RAF den Stützpunkt im September 1944 verließ. Die Landebahn war damals 1096 Meter lang.

Nach dem Krieg entwickelte sich das Interesse an regelmäßigen Flügen von und zu den Färöern. 1946 wurde die „Føroya Flogfelag" gegründet, die mit einer gemieteten DC-3 über Prestwick in Schottland Flüge von und nach Kopenhagen abwickelte. Dieser erste Versuch, der am 1. Juli begann, wurde bereits im September desselben Jahres wieder eingestellt, da das Vorhaben unwirtschaftlich war. Im Dezember 1946 kaufte die Gesellschaft mit Unterstützung der öffentlichen Hand ein neues Flugzeug für die Fluglinie. Doch bereits nach drei Tagen war das Flugzeug defekt und ließ sich nicht mehr reparieren.

Danach blieb der Flughafen jahrelang ungenutzt, bis die isländische Gesellschaft „Flugfélag Íslands" 1963 den Linienflugbetrieb zwischen den Färöern, Dänemark und Island aufnahm. Man führte Verbesserungen an der Landebahn durch und baute ein Gebäude mit Tower, das auch als Terminal fungierte. Darüber hinaus wurde am Flughafen eine kleine Feuerwache errichtet.

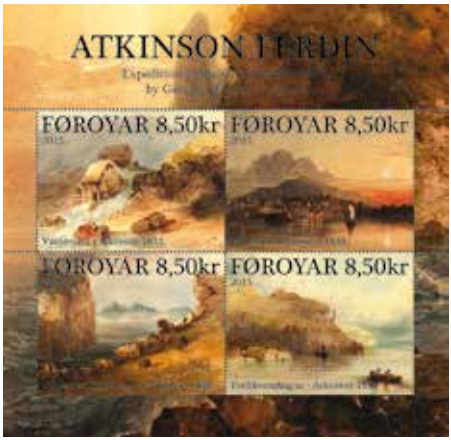
Anfang der siebziger Jahre begann die dänische Gesellschaft Mærsk Air mit regelmäßigen Linienflügen zwischen Vágar und Kopenhagen. Zwischen 1978 und 1980 wurde die Landebahn von 1100 auf 1250 Meter verlängert, damit Mærsk auch Düsenflugzeuge einsetzen konnte.

1988 nahm die färöische Gesellschaft Atlantic Airways mit einem gekauften British-Aerospace-Flugzeug den Linienflugbetrieb zwischen Vágar und Kopenhagen auf. Im selben Jahr wurde ein neuer Terminal für den Flughafen gebaut. Atlantic Airways wuchs und erweiterte seine Flugzeugflotte, während Mærsk Air die Fluglinie zu den Färöern 2004 einstellte.

Danach tat sich nicht viel, bis die Färöer 2007 die Verantwortung für den Flughafen von den dänischen Luftfahrtbehörden übernahmen. Wie bereits beschrieben, wurde anschließend die Landebahn verlängert, das Instrumentenlandesystem installiert und der neue Terminal erbaut.

Anker Eli Petersen

Atkinsons Reise zu den Färöern 1833



FO 804-807 Probendruck

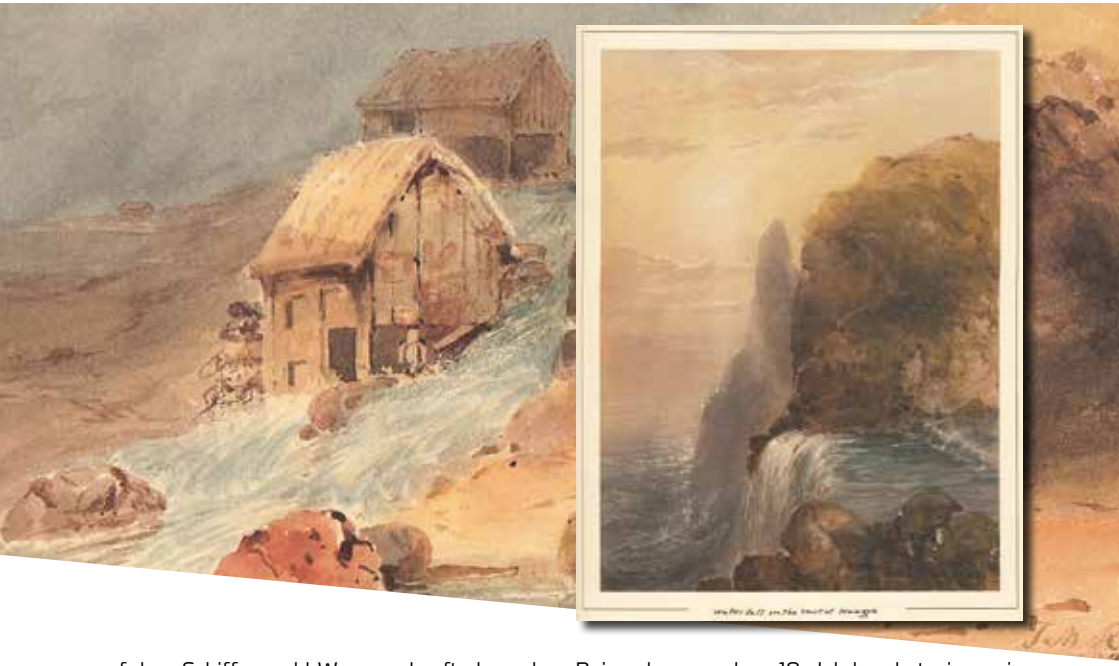
Am 26. Mai 1833 nahm der englische Reiseberichterstatter George Clayton Atkinson mit dem Schiff „Peggy“ von Newcastle aus Kurs auf die Färöer-Inseln. Der Zweck seiner Reise diente der Forschung, insbesondere der Ornithologie, Geologie und Anthropologie. In den Jahren zuvor hatte er auch Reisen zu den Hebriden und Shetland-Inseln unternommen. Als er im Jahr 1833 färingischen Boden betrat, waren auch Wiliam Cookson und Wiliam Proctor dabei. Die Forschungsreise nach Färöer und Island dauerte drei Monate.

Die Reise des Clayton Atkinson ist eher unbekannt im färingischen Raum. Als Königin Elisabet II. im Juni 1990 Island besuchte, überreichte sie den Reisebericht *„Journal of an Expedition to the Feroe and Westman Islands and Iceland 1833 by George Clayton Atkinson“* als Geschenk für die damalige Ministerpräsidentin Vigdis Finnbogadóttir. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass Clayton Atkinson auch auf den Färöern Reisen unternommen hatte. Mit seinen Berichten lieferte er als einer der ersten Beobachter wertvolle Schilderungen von Land und Leute aus dieser Zeit.

Neben der „Stanley Reise“ (1789) und der „La Recherche Reise“ (1839) auf die Färöer zählt dieser Bericht zu einem der bedeutendsten. Das Forschungsschiff „La Recherche“ lief weite Teile Skandinaviens und der Färöer an. Die Zeit zwischen der „Stanley-Reise“ und der Reise mit dem Schiff „Maria“ von 1854 - die färingische Post brachte beide Reisen als Briefmarken heraus - ist nur teilweise durch Reisende dokumentiert. Unter diesen waren deutsche Reisende und die französische Korvette „La Recherche“, Bilder dieser Reise sind auch als Briefmarken der färingischen Post herausgebracht worden. Die wenigen Reisenden aus dem 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts haben so gut wie keine Zeichnungen und Malereien hinterlegt. Die Clayton Atkinson Reise gilt daher als Hauptwerk im Bereich der Topographie. Darüber hinaus liefert sie wichtige Zeichnungen über die Inseln.

In der Zeit vor Clayton Atkinsons Reise waren Joseph Banks (1743-1820), Sir Wiliam Jackson Hooker (1785-1865), der Schotte Sir George Steuart Mackenzie (1780-1848) und der Geologe Walter Calverly Trevelyan (1822-1837) die bekanntesten Reiseforscher auf den Färöern. Clayton Atkinson kannte diese. In der Zeit nach 1840 besuchten zwei weitere Reisende die Inseln: Der Abenteurer Sir Richard Francis Burton (1875) sowie der viktorianische Designer William Morris (1871).

Clayton Atkinsons erste Begegnung mit den Färingern war an Bord eines französischen Schiffes im Hafen der färingischen Insel Vágar. Gemäß den Schilderungen von Atkinson wurden



auf dem Schiff sowohl Waren gekauft als auch verkauft. Die Färinger hatten Angst vor der Cholera und blieben deshalb in ihren Boten. Für die französische Währung hatten sie kein besonderes Interesse, sondern sie tauschten Waren wie Schafsfälle, Milch und anderes. Die Franzosen handelten mit Rotwein und Cognac. Der Reisende bemerkte über die Färinger: „Diese waren wahrlich eine sonderbare Erscheinung." In der Hauptstadt Thorshavn angekommen, beschrieb er den Ort als „schön". Dort traf er unter anderem den höchsten Ordnungshüter Christian Pløyen (1803-1867).

Unter den Insulanern war Clayton Atkinson beliebt und auf seinen Reisen wurde er oft von diesen begleitet. Dabei war ein intensiver Austausch über gemeinsame Interessen möglich. Er beschreibt die Färinger als ehrlich, gläubig, gelehrt und auch als ansehnlich – zumindest während ihrer Jugendzeit. Sonst bemerkt er über die Färinger sie seien wie „Damen und Herren an allen anderen Orten".

Clayton Atkinson war sowohl Naturwissenschaftler als auch Maler. In seinen Berichten zeigte er einen tiefen Respekt vor den Menschen, die er versuchte zu schildern. In diesem Punkt reiht sich Atkinson in eine Reihe von Reisenden aus dem 18. Jahrhundert ein, wie beispielsweise Sir John Stanley, die man auch „Gentleman-Reisende" nennt.

Die ausgesuchten Bilder für das färingische Gedenken an George Clayton Atkinsons Reise sind zunächst von ihm als Skizzen gezeichnet worden. Diese Skizzen dienten Thomas Miles Richardson (1784-1848) später als Vorlagen für seine Wasserfarbenmalerei. Dieser war zu seiner Zeit ein berühmter Maler in England und wurde oft mit dem bekannten Maler William Turner verglichen. Die Malereien zeigen folgende Motive: eine färingische Wassermühle, die Gesteinsformation „Tröllkonufingur", einen Wasserfall in Vágar, die Hauptstadt Thorshavn und die kleinen Inseln Koltur und Hestur.

In dem Reisebericht sind 29 Bildtafeln in Farbe und vier Porträts. Mindestens vier hier genannte Künstler haben zu den Zeichnungen beigetragen. Neben Clayton Aktinson selbst, der sowohl Vögel als auch Menschen gemalt hat, waren auch die bekannten Maler T.M. Richardson, George Richardson und Henry Perlee Parker beteiligt.

Kim Simonsen
Ph.d und Mag.Art

Die schönste Briefmarke 2014

- der 1. Preis ist eine Reise auf die Färöer !

FO 776-778

FO 791

FO 783

FO 786

FO 779

FO 780

FO 781

FO 782

FO 787

FO 788

FO 789

FO 790

FO 792-795

FO 796

FO 797

FO 798

FO 799

FO 784-785

Der Hauptgewinn ist in diesem Jahr wieder eine Reise auf die Färöer. Die Reise gilt für eine Person. Der Gewinner kann zwischen eine Schiffs- oder eine Flugreise auf die Färöer im Sommer 2015 wählen. Vier Übernachtungen mit Vollpension in einem Hotel nach Vereinbarung sind inbegriffen.

Der Gewinner des zweiten Preises erhält ein Exemplar des neuen Jahrbuchs 2014.

Als weitere Preise werden schließlich noch 5 Jahrbücher 2013 verlost.

Die Coupon ausfüllen und an uns senden oder auf www.stamps.fo stimmen.
Einsendeschluss: **15. März 2015!**

☑ **Ja,** bitte. Ich möchte mich für das elektronische News-letter anmelden.

E-Mail: _____

Name: _____

Adresse: _____

_____

Stadt: _____

Land: _____

Kundennr.: _____

Die schönste Briefmarke des Jahres 2014 ist:

☐

Schlussverkauf des Jahres

Der 31. Dezember 2014 ist letztes Verkaufsdatum für die in diesem Prospekt vorgestellten Briefmarken und Sammler-Produkte.

Es wird also nur noch bis 31. Dezember 2014 möglich sein, diese Produkte zum Nennwert zu kaufen.

Sie können durch das Bestellformular und auf www.stamps.fo bestellt werden.

FO 427

FO 688-689

FO 700

FO 701-702

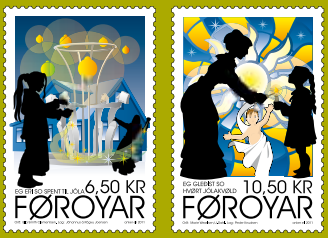
FO 703-704

FO 708-709

FO 719-721

FO 718

FO 719-721



FO 722-723

FO 705-707

Katzen, selbstklebende Markenheftchen
PPN000211

Weihnachtslieder 2, Markenheftchen
PPN000911

Jahresmappe 2010

PPY002010

Jahrbuch 2010

Färöisch/Dänisch: PPZDKVI10
Englisch/Deutsch: PPZENVI10

FDC-Mappe 2010

FDM002010

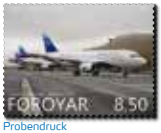
Neue Briefmarken am 23. Februar 2015

Probendruck

Neue Ausgabe:	**800 Jahre Magna Carta**
Ausgabetag:	23.02.2015
Werte:	24,00 DKK
Nummern:	FO 800
Briefmarkenformat:	24,9 x 42 mm
Design:	Anker Eli Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Mediumbriefe nach Europa, 51-100 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**100 Jahre Frauenwahlrecht**
Ausgabetag:	23.02.2015
Werte:	36 DKK
Nummern:	FO 801
Briefmarkenformat:	40 x 45 mm
Design:	Edward Fuglø
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Grossbriefe nach andere länder, 51-100 g



Probendruck

* Die Marken sind auch als Markenheftchen hergestellt (8)

Neue Ausgabe:	**Flughafen Vagar**
Ausgabetag:	23.02.2015
Werte:	8,50 und 15,00 DKK
Nummern:	FO 802-803
Briefmarkenformat:	30 x 40 mm
Foto:/Design:	J. H. Hansen / A. E. Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Kleinbriefe auf den Färöern, 0-50 g un Grossbriefe auf den Färöern, 51-100 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Atkinsons Reise 1833**
Ausgabetag:	23.02.2015
Werte:	4 x 8,50 DKK
Nummern:	FO 804-807
Briefmarkenformat:	30 x 40 mm
Format, Block:	91 x 94 mm
Design:	Kim Simonsen und Anker Eli Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Kleinbriefe auf den Färöern, 0-50 g

Vorderseite: Flughafen Vagar - Fotograf: Fróði Poulsen
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

Find us on Facebook