Posta Stamps

Färöer

Nr. 46

November 2020

- 150 Jahre Post
- Transplanted - Immigrantengeschichten
- Kirkja und Hattarvík
- Der Eysturoy Tunnel
- Andrea Árting

Posta
FAROE ISLANDS

Probendruck

150 Jahre Post

Impressionen aus der Postgeschichte – zwei Jubiläen

In diesem Jahr werden auf den Färöern zwei postalische Jubiläen begangen. Das erste ist der 150. Jahrestag des Postgesetzes des dänischen Postwesens vom 7. Januar 1871, in dem die Färöer zum ersten Mal in den dänischen Postbereich einbezogen wurden.

Das zweite Jubiläum ist der 45. Jahrestag der Übernahme der färöischen Abteilung der dänischen Post durch die Färöer. Am 1. April 1976 wurde Postverk Føroya, später umbenannt in Posta, gegründet und ist seitdem für die Postzustellung auf den Färöern sowie für die Herstellung färöischer Briefmarken verantwortlich.

Wir haben uns entschieden, diese beiden besonderen Tage mit einem anekdotischen Rückblick in Form von Ausschnitten aus der färöischen Postgeschichte zu feiern.

Die kleinen Episoden wurden auf einem Kleinbogen mit drei Briefmarken zusammengefasst.

Das Postgesetz vom 7. Januar 1871

Im Hintergrund des Bogens ist ein Auszug aus dem Originaltext des Postgesetzes vom 7. Januar 1871 zu sehen, gedruckt in gotischer Schrift. Diese Aktualisierung des dänischen Postgesetzes umfasste zum ersten Mal die Organisation der Postinfrastruktur auf den Färöern.

Zuvor war der Königliche Monopolhandel für die Beförderung der Post zu den Inseln zuständig gewesen, doch mit Aufhebung des Monopols im Jahre 1856 fiel diese Rolle verschiedenen privaten Reedereien zu, die gegen einen finanziellen Zuschuss die Post zu den Färöern brachten. Die Zustellung erfolgte über das alte „skjúts"-System, nach dem es Männern aus den umliegenden Ortschaften oblag, Reisende, Güter und die Post weiterzubefördern – ohne oder gegen eine ausgesprochen geringe Bezahlung.

Die ersten Postbeamten und ihr Postkasten

1870 wurde das erste Postamt in Tórshavn eingerichtet, mit dem namhaften H. C. Müller als Postamtsvorsteher. Infolge der

Post und Passagiere werden in Vágur auf Suðuroy an Land gesegelt

Postreform von 1871 wurden im Jahr danach drei Postführer ernannt, die die Post nach ihrer Ankunft mit dem Postschiff auf drei Routen ausbringen sollten.

Die Südroute nach Trongisvágur auf Suðuroy wurde von Jóhannis á Reyni bedient, der die Post über Kirkjubøur, Sandoy und Skúvoy nach Hvalba brachte. Von dort ging er nach Trongisvágur, wo die Post dem örtlichen Gemeindevorsteher übergeben wurde. Für die Strecke hin und zurück erhielt Jóhannis 14 Kronen.

Auf der Westroute war der Zimmermann Jákup Jacobsen als Postführer eingesetzt. Er ging von Tórshavn nach Kvívík und wurde von dort nach Fútaklettur auf Vágoy hinübergerudert. Anschließend begab er sich zuerst nach Sandavágur, dann nach Miðvágur, wo die Tour im Pastorat endete. Jákup bekam 8 Kronen für den Hin- und Rückweg.

Auf der Nordroute hieß der erste Postführer Conrad Nicolaisen. Von Tórshavn setzte er mit dem Boot nach Søldarfjørður auf Eysturoy über, ging dann nach Lorvik, von wo er nach Klaksvík auf Borðoy hinübergerudert wurde. Conrad wurde für jede Tour mit ca. 10 Kronen entlohnt.

Alle drei Postführer mussten an der jeweiligen Endstation 12 Stunden warten, bis sie den Rückweg nach Tórshavn antreten durften. Die Post wurde siebenmal pro Jahr zugestellt.

Jeder Postführer musste 25 Kilo Post tragen können, und zu diesem Zweck hatte jeder seinen Postkasten, der auf dem Rücken getragen wurde wie der traditionelle färöische „leypur". Der Kasten war verhältnismäßig groß, und die Post nahm selten viel Platz ein, so dass er auch benutzt wurde, um die Kleidung des Postführers und andere persönliche Dinge aufzubewahren. Auf der Briefmarke ist Conrad Nicolaisens Postkasten zu sehen, auf dem „Thorshavn – Norderøerne" (Tórshavn – Nordinseln) steht. Dieser Kasten steht heute im Museum von Klaksvík.

Der Tornister

Die Kästen der Postführer waren sperrig und viel zu groß für das Postvolumen in den

1870er Jahren. Pakete waren nie dabei, nur Briefe, und die brauchten kaum Platz. Petur í Mattalág, der Sohn von Jóhannis á Reyni, der seinen Vater als Postführer auf der Südroute ablöste, schrieb daher an die dänische Post, ob man nicht ein kleineres Transportbehältnis für die Post bekommen könne. Man sandte ihm einen Tornister aus Robbenfell zu, etwas größer als die Schultasche eines Kindes – und darin war Platz genug für die gesamte Post für die Südhälfte der Färöer. Erst nach 1890 wuchs das Postvolumen so stark, dass drei bis vier Mann die Südroute bedienen mussten.

Der erwähnte Tornister ist auf der linken Briefmarke abgebildet.

Die Postschiffer
Vor allem die nördlichsten Postrouten waren in den frühen Tagen der Post notorisch schwierig, bisweilen sogar gefährlich. Vor allem dort, wo hohe Berge zu überwinden waren oder die Post mit dem Boot transportiert werden musste.

1927 oder 1928 kam der Postführer Marius í Áranstovu in die Ortschaft Mikladalur auf Kalsoy, der für seine gewaltige Brandung bekannt ist. Auf dem Postkutter befanden sich zwei Männer, und Marius ruderte im Fährboot des Kutters alleine zum Anleger. Wie gewöhnlich war die Brandung enorm, und der Postzusteller vor Ort, Jóan Magnus Eliasen, sprang deshalb in die Jolle, um Marius dabei zu helfen, die Post an Land zu bringen. Plötzlich wurde Jóan Magnus von einer gewaltigen Welle über Bord gespült und verschwand. Marius nahm schnell das Ruder, stocherte damit unter dem Boot herum, und irgendwie bekam Jóan Magnus es zu fassen und wurde wieder an Bord gehievt.

Man erzählt sich, dass der Probst Jákup Dahl an diesem Tag mit dem Postschiff wieder nach Klaksvík zurückfahren sollte, von diesem Ereignis aber so schockiert war, dass er sich nicht traute, in das kleine Boot zu springen.

„Abbabilur" – Opas Auto
1927 schloss die Post einen Vertrag mit der Gemeinde Gøta auf Eysturoy, um für das Ausfahren der Post nach Gøta und Fuglafjørður zu sorgen. Die Post wurde in Søldarfjørður oder Skipanes am Skálafjørður abgeholt. Das Postfahrzeug sollte auf dieser Strecke auch Fracht und Passagiere mitnehmen. Als Fahrer des Postautos wurde Poul Kristoffer Poulsen aus Gøta eingestellt.

Das Fahrzeug auf dem Briefmarkenbogen erhielt Poul Kristoffer 1935. Bekannt war es unter dem Namen „Abbabilur" (Opas Auto), weil Pouls Enkelin Petra es immer so nannte – und der Name blieb haften. Petra heiratete übrigens den Rundfunkdirektor Niels Juel Arge und ist erst kürzlich Urgroßmutter geworden. Die abgebildeten Personen sind der Fahrer Poul Kristoffer und als Fahrgast „Kunoyar" Johanna.

Wie man sich vorstellen kann, waren die Bedingungen für eine Autofahrt damals nicht die besten. Vor allem nach Regenschauern hatte die Straße zum Bergpass bei Gøta die Tendenz, sich aufzulösen. Manchmal waren die Straßenverhältnisse so schlecht, dass Männer dem Postfahrzeug vorausgehen mussten, um die größten Löcher mit Steinen aufzufüllen. Auf diese Weise verschwanden die meisten der traditionell mit Steinen abgedeckten Torflager entlang der Strecke.

Es war auch nicht ungewöhnlich, dass sich die Passagiere den Platz mit Schafen und Gänsen teilen mussten. Einmal brachte Poul Kristoffer sogar einen großen geschlachteten Stier aus Fuglafjørður mit. Kopf und Klauen waren zwar abgeschnitten und die Eingeweide aus dem Tierkörper entfernt, aber dennoch war er so ausladend, dass die Fahrgäste für das Postboot in Søldarfjørður die ganze Strecke von Fuglafjørður und Gøta auf ihm sitzen mussten.

Der Ausmarsch der Rotjacken
Die Postboten sind in Tórshavn immer ein Teil des Stadtbildes gewesen. Wegen der

Das Personal bei der Post in Tórshavn in den 1960er Jahren

typischen dänischen Postuniformen waren sie vor der Übernahme der Post durch die Färöer vielleicht noch etwas sichtbarer. Es erinnerte fast an eine feierliche Beamtenparade, wenn Tórshavns Postboten alle gemeinsam das alte Hauptpostamt im Zentrum verließen, um sich auf ihre jeweilige Zustellroute zu begeben. Die Altgedienten in schwarzer Hose, roter Jacke, Schlips und Dienstmütze, manchmal auch im roten Mantel, die Anwärter im schwarzen Mantel mit Silberknöpfen und Mütze. Die rote Postjacke wurde nur in Tórshavn getragen, im Rest des Landes war sie schwarz. Die Tórshavner Postboten trugen diese Uniform auch, wenn ein Kollege beerdigt wurde. Sogar nach der Übernahme wurde die alte Uniform noch angelegt.

Als die Post färöisch wurde, hatte die dänische Uniform zwar ausgedient, es gab jedoch Ausnahmen. Die ältesten Postboten durften weiterhin dänische Beamte bleiben, die dann praktisch nur an Postverk Føroya ausgeliehen waren und die rote dänische Uniform somit weiterhin trugen. Das galt z. B. für den bekannten Postboten in der Stadtmitte, Eiler Rubeksen, der ganz vorn auf der Briefmarke zu sehen ist. Er benutzte die Uniform noch bis zu seiner Pensionierung.

Der Einmarsch der Blauröcke

Heutzutage müssen die Postboten keine hohen Berge mehr zu Fuß überwinden oder tückische Sunde und Fjorde mit dem Ruderboot überqueren. Doch Wind und Wetter sind gleich geblieben und die Arbeitsbedingungen mitunter rau. Außerdem herrschen auf den Färöern nicht dieselben Amtstraditionen, so dass die Uniformierung sich nach der Übernahme allmählich änderte und praktischer und alltäglicher wurde.

Die ersten färöischen Uniformen bestanden aus einer schwarzen Windjacke und einer schwarzen Hose. Daraus hat sich im Laufe der Zeit die jetzige Form entwickelt, eine azurblaue wasserdichte Windjacke mit dunkelblauen Ärmeln mit Reflektorstreifen und dem Posta-Logo auf der Brust. Die Hose ist eine schwarze Arbeitshose mit großen Seitentaschen und Reflektorstreifen an den Beinen. Unter der Jacke tragen Postboten entweder eine azurblaue Fleecejacke, die auch als Sommerjacke verwendet wird, oder

1. April 1976. Der damalige Premierminister Atli P. Dam links vom Briefkasten von Conrad Nicolaisens. Rechts B.M Andersen und Esbern Midjord.

einen dunkelblauen Pullover mit Logo auf der Brust.

Slanias Skizze

Im selben Jahr, in dem aus der färöischen Abteilung von Post Danmark Postverk Føroya wurde, erschienen die ersten rein färöischen Briefmarken. Deren Motive waren die färöische Flagge, ein färöisches Ruderboot in einem Bootshaus und ein Postbote aus alten Zeiten. Die dritte Briefmarke auf dem Jubiläumsbogen ist eine hastig hingeworfene Skizze des Meistergraveurs Czesław Słania, der damals alle drei Briefmarken gravierte. Die Skizze zeigt das Ruderboot und am Rand steht: „Hofgraveur Cz. Slanias Vorschlag für die Anordnung der Inschrift. 10.9.75."

Das Postschild aus Tórshavn

Unten in der rechten Ecke des Bogens ist ein abgenutztes Schild von der Poststelle in Tórshavn zu sehen.

Dieses wollen wir als würdiges Denkmal der färöischen Postgeschichte stehenlassen – angenagt vom Zahn der Zeit, gebeutelt von Wind und Wetter und voller interessanter Geschichten.

Anker Eli Petersen

Altes Postschild von der Post in Tórshavn

Probendruck

Transplanted - *Immigrantengeschichten*

Als Inselnation können die Färöer auf eine lange Geschichte der Immigration und Emigration zurückblicken. Sogar die Färinger mit den tiefsten Wurzeln auf den Inseln haben Vorfahren, die aus anderen Regionen stammen: Norwegen, Dänemark, Schottland, Irland. Eine Heimat zu verlassen, um sich in einem neuen Land niederzulassen, ist eine universelle menschliche Erfahrung, an die diese Briefmarkenserie mit Werken des amerikanisch-färöischen Bildhauers Joel Cole erinnert.

Cole, Jahrgang 1968, kam erstmals 1986 im Rahmen eines Schulaustauschprogramms für ein Jahr aus den USA auf die Färöer. Seitdem verbrachte er fast jedes Jahr Zeit auf den Färöern, bis er 2011 dauerhaft auf die Inseln zog. Er lebt mit seiner färöischen Frau in Saltnes und hat fünf Kinder, die alle färöische Wurzeln haben.

In dieser Briefmarkenserie mit sechs Skulpturen huldigt Cole der Einwanderungserfahrung - als universelles Element der Menschheitsgeschichte und durch seine eigene persönliche Geschichte. In der Arbeit mit Holz aus Minnesota, seinem heimatlichen Bundesstaat, verwendet Cole die Sprache der Forstwirtschaft, wenn er über den Prozess der Immigration sinniert: entwurzelt werden, verpflanzt werden, aufgepropft werden, welken, wachsen, gedeihen. Diese Stadien, die durchlaufen werden - vom Schock, das Vertraute zu verlassen, bis zum Anwachsen in neuem Boden - spiegelt seine Werkreihe Transplanted wider, die insgesamt aus mehr als 50 Skulpturen besteht.

Die sechs auf diesen Briefmarken abgebildeten Werke heißen: „Torn“, „Casual Alien“, „Round My Edges“, „In My Father's Footsteps“, „Floral Fireworks“ und „Full Circle“. Jede Skulptur repräsentiert eine Phase auf dem Weg vom Fremden zum Mitbürger. Und jede von ihnen enthält Elemente aus Coles Geburtsland und aus seiner angenommenen Heimat.

Der Künstler Joel Cole in seiner Werkstatt. Foto: Finnur Justinussen

Für Cole verleiht bereits die Suche und Ernte des Ausgangsmaterials seiner Arbeit eine Bedeutung. Aufgewachsen ist er in der Stadt Shakopee, benannt nach einer Stammesgruppe der Dakota, unweit des Mississippi. Dort wo die Flussufer steil sind, wachsen alte Hartholzbäume wie Zuckerahorn und Walnuss im Überfluss. Hier findet er umgestürzte Stämme oder Bäume am Ende ihres Lebenszyklus, die als Rohmaterial für seine Arbeiten gefällt werden. In diese Skulpturenreihe hat er zudem unbehauenen, geschnittenen und bearbeiteten färöischen Basalt integriert, eine der Hauptgesteinsarten, aus der die vulkanischen Inseln im Nordatlantik bestehen. Jede Skulptur ruht auf einem Fundament aus dieser uralten Substanz.

Seine Skulpturen formt er meist aus Zuckerahornholz — dicht und fein gemasert wird es auch als rock maple bezeichnet. Für Menschen aus Minnesota steht jedoch die Bezeichnung sugar maple im Vordergrund, weil der Baum reichlich süßen Saft produziert, der durch Kochen zu Ahornsirup reduziert werden kann.

Dies war den eingeborenen Dakota, die heute in dieser Gegend leben und dort schon Tausenden von Jahren vor den Immigranten aus Europa ansässig waren, wohlbekannt.

Für Cole hallt in diesem Holz seine eigene Geschichte nach, denn es ist von seiner Heimat ebenfalls weit gereist und wurde wie er durch die Reise kräftig umgeformt. Angeregt durch seine persönliche Einwanderungserfahrung und seine Dankbarkeit für die Gaben, die ihm seine angenommene Heimat geschenkt hat, schuf Cole diese Skulpturenreihe als Hommage an das Erlebnis des Verpflanztwerdens — das Abenteuer und die Aufregung, die Entsagungen, die Transformationen und die Freuden der Anpassung und des Annehmens einer neuen Heimat.

Die Färöer besitzen eine der homogensten Bevölkerungen der Welt; ihre etwa 50.000 Einwohner sind fast ausschließlich skandinavischer bzw. irisch-schottischer Herkunft. Überraschenderweise sind in der kleinen Gemeinschaft der Einwanderer auf den Inseln

Die zwei Skulpturen: Round my Edges und Full Circle. Fotos: Finnur Justinussen

dem Vernehmen nach 100 andere Nationen vertreten.

Bei den Recherchen für dieses Projekt sprach Cole mit mehr als 50 Immigranten auf den Färöern, nahm ihre Gedanken auf und fügte sie seinen eigenen Eindrücken über die Erfahrung hinzu, sich an ein Leben fern der eigenen Herkunft anzupassen. Die Themen, die sich in diesen Gesprächen entwickelten, trugen dazu bei, die Idee hinter jeder Skulptur zu formen.

Coles Werke sind zeitaufwendig und die Umsetzung eines langwierigen Prozesses aus gedanklicher und körperlicher Schwerstarbeit. „Die Themen präsentieren sich selbst, wenn ich mir das Material unmittelbar anschaue", erklärt Cole, der sich selbst als intuitiven abstrakten Künstler betrachtet. „Formen, die sich wiederholen, Ideen präsentieren und auf Dinge hinweisen, die sie werden könnten: Ich nehme diese subtilen Vorschläge auf und denke mehrere Wochen darüber nach. Wenn eine Idee oder ein Thema anfangen, Wurzeln zu bilden, gehe ich dazu über, sie im Material zum Ausdruck zu bringen."

„Weil ich selbst erfolgreich in ein neues Land eingewandert bin, habe ich ein intimes Verständnis für die Probleme und Sorgen, denen Menschen ausgesetzt sind, wenn sie sich für eine Immigration entscheiden", so Cole. „Ich kann auch mit denen mitfühlen, die diesen Prozess widerwillig durchlaufen, weil sie durch Krieg, Armut, Hunger oder Gewalt zur Flucht gezwungen waren."

„Jetzt, wo ich fast ein Jahrzehnt lang hier auf den Färöern gelebt habe, bin ich dankbar für meine Familie, meine Freunde, meine Arbeit als Lehrer und Künstler und ganz allgemein für meine Rolle in der Gesellschaft", sagt er. „Diese Dankbarkeit hat mich dazu gebracht, über den Prozess nachzudenken, den ich durchlaufen habe, und ist die Inspiration für diese Skulpturenreihe."

Chris Welsch

Probendruck

Kirkja und Hattarvík

Eine Insel, zwei Gesichter
Fugloy ist die östlichste Insel der Färöer, doch im Gegensatz zu anderen kleinen färöischen Inseln ist sie zweigeteilt – in zwei Ortschaften mit jeweils ganz eigener Identität. Beide Dörfer sind zweifellos uralt, aber während Hattarvík wohl auch der ursprüngliche Ortsname war, ist die Bezeichnung Kirkja jüngeren Datums. Der ursprüngliche Name wird wahrscheinlich Kirkjubøstaður oder Kirkjubólstaður gewesen sein. Im Hundabrævið (Hundebrief), einer Verordnung aus der Zeit um 1400 über die Hundehaltung auf den Färöern, heißt die Siedlung Bø.

Es ist nicht leicht festzustellen, wie die Eigentumsverhältnisse in alten Zeiten aussahen, heute jedoch weist Hattarvík eine markatal (Ertragsmaß der Agrarflächen) von 27 auf, wovon 23,5 sogenanntes Kronland, also staatlicher Grundbesitz, und 3,5 Odal, also Privateigentum sind, während es sich in Kirkja andersherum verhält. Hier beträgt die markatal 20, wobei 3 staatlicher und 17 privater Grundbesitz sind. Hattarvík ist deshalb ein „Königsdorf“ und Kirkja ein „Odalsdorf“. Das hat zweifellos die Volksseele in den jeweiligen Orten geprägt.

Auch die landschaftliche Umgebung der beiden Ortschaften ist sehr unterschiedlich. Hattarvík liegt bogenförmig in einer kleinen Bucht, Kirkja langgestreckt an einer Gebirgsflanke. Hattarvík ist zwischen den Bergen verborgen und von keinem anderen Ort aus sichtbar. Die meisten Häuser dort haben Aussicht auf das offene Meer, von einzelnen Gebäuden ist aber auch Eysturhøvdi zu sehen, die Ostspitze der Nachbarinsel Svínoy. Kirkja liegt offen an der Südseite der Insel. Alle Häuser der Siedlung haben einen großartigen Blick auf die Nachbarinseln Svínoy, Borðoy und Viðoy.

Wenige Orte auf den Färöern bieten ein so grandioses Panorama wie Kirkja. Deshalb ist das Dorf äußerst beliebt als Ausflugsziel.

Aus geologischer Sicht ist der sogenannte Fugloy/Svínoy-Sill das Interessanteste an der Insel. Der Fugloy/Svínoy-Sill besteht aus geschmolzener Lava, die zwischen anderen Lavaschichten nach oben gepresst wurde. Er ist zweigeteilt und ein Beweis dafür, dass die beiden Eilande einst eine Insel bildeten. Auf der Vorbeifahrt an Selnes auf Svínoy kann man dieses Phänomen deutlich im Fels erkennen, ebenso wie im Vorgebirge zwischen Kirkja und Hattarvík. Oberhalb von Hattarvík ist diese geologische Besonderheit wieder sehr auffällig und trägt hier den Namen Gullheygur (Goldhügel).

Hattarvík mit Eystfelli rechts im Bild. Foto: Fotostudio

Im Gullheygur liegt der Sage nach ein Lindwurm und wacht über eine Unmenge von Gold. Er wurde von der Hexe Steinvør verhext, und sein Kopf ruht auf dem Øskudunga (Aschehaufen) in der Nähe des Hexenbachs Kellingará. Diese Sage stammt aus der Zeit Harald Schönhaars um ca. 900. Einige Jahrhunderte später wurde Hattarvík für die Flokksmenn (Parteimänner) bekannt, eine Gruppe von vier Aufrührern, die die Macht auf Fugloy an sich rissen und sich die ganzen Färöer untertan machen wollten. Der etwas wehmütige Ausspruch, dass der Blick zurück auf Eystfelli sehr schön sei, bezieht sich auf das steile Vorgebirge bei Hattarvík und wird Sjúrður við Kellingará zugeschrieben, einem der vier Flokksmenn. Im 17. Jahrhundert war Hattarvík bekannt als Heimat des Helden und Magnaten Justinus und seines Sohns Jógvan, der 1629 Mitglied des Løgtings wurde. Das Fugloy-Buch, eine Sammlung von 97 Balladen, wurde Anfang des 19. Jahrhunderts von Hanus, dem Bauern auf dem Hof an der Kellingará verfasst. Hattarvík hat einst wahrlich zahlreiche Talente hervorgebracht.

Im Vergleich zu Hattarvík kann Kirkja mit Trollen und Elfen prahlen, die sich in kleinen und großen Hügeln verbergen sollen. Ein erheblicher Teil der historischen Fläche von Kirkja ist im Meer verschwunden, weil das Dorf Wind und Wasser so ungeschützt ausgesetzt ist.

Ein Unglückstag im Winter 1818 hätte beinahe das Ende von Kirkja bedeutet, als sechs Männer aus Kirkja bei einem Bootsunglück ums Leben kamen. Dieses Ereignis wurde bereits im Jahr zuvor vom übersinnlich begabten „Femte“ (Fünfter) aus Hattarvík vorhergesagt. In einer bestimmten Familie wurde der erstgeborene Sohn immer Hanus getauft; dieser war der fünfte in der Reihe und bekannt für seine Zauberkünste. Vielleicht war es der Strandtroll Fjørutrøllið, mit dem Femte früher im Clinch gelegen hatte? Nach diesem Unglück gab es keine arbeitsfähigen Männer mehr im Dorf, und die Siedlung war nahe daran auszusterben. Kurz danach verlor der Ort seine Kirche, die vermutlich seit Jahrhunderten an derselben

Das Ort Kirkja. Eysturhøvdi in Hintergrund. Foto: Fotostudio

Stelle gestanden hatte. Sie wurde 1833 nach Hattarvík verlegt.

Doch die Zeiten ändern sich. Hattarvík – die Siedlung, die den größten Teil der Agrarflächen auf der Insel besaß – blieb in den alten Gesellschaftsstrukturen stecken, während Kirkja im Laufe des nächsten Jahrhunderts einen großen Aufschwung erlebte und der größere Ort wurde. Aus anderen Ortschaften zogen Männer hierher – auch aus Hattarvík – und füllten die leeren Häuser. 1925 lebten 148 Menschen in Kirkja, die größte jemals erreichte Einwohnerzahl, und 1933 erhielt das Dorf wieder eine Kirche am selben Standort, an dem sich die früheren Kirchen befunden hatten. In neuerer Zeit war es daher Kirkja, das große Dichter und Politiker hervorgebracht hat. Die Siedlung bekam bereits 1888 eine Schule, wohingegen Hattarvík noch bis 1925 darauf warten musste.

Heute ist Kirkja der Hauptort auf Fugloy. Hier wohnen mehr Menschen, und auch die öffentlichen Einrichtungen konzentrieren sich mehr oder minder in Kirkja. Es gibt ein Elektrizitätswerk, einen Laden, eine Schule, ein Restaurant und ein Gemeindebüro.

Die Schule von Hattarvík fiel vor einigen Jahren leider einem Brand zum Opfer. Sie wurde inzwischen wieder aufgebaut und dient heute als Gemeinschaftsgebäude, das auch die öffentlichen Toiletten des Ortes beherbergt.

In Hattarvík hat man in den letzten Jahren begonnen, auf der Basis regionaler Lebensmittelproduktion und alter Kulturgeschichte eine touristische Struktur aufzubauen. So kann die Tradition auch ein Aktivposten für die Gegenwart sein.

Trotz der reichen Geschichte sieht die Zukunft aber weder für Hattarvík noch für Kirkja rosig aus. Im Laufe der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts haben beide Siedlungen den Wettlauf um die Modernisierung verloren, und die Einwohnerzahl fällt stetig. Ohne feste Verbindung werden die beiden Dörfer in einigen Jahrzehnten reine Freizeitorte werden.

Sámal Matras Kristiansen

TÓRSHAVN · ÚTGÁVUDAGIN
19.02.2021

Probendruck

Der Eysturoy Tunnel

Landstraße unter dem Meeresboden
Am 21. Februar 2017 löste der färöische Verkehrsminister Henrik Old die erste Sprengung für das bislang größte Tunnelbauprojekt auf den Färöern aus. Ort des Geschehens war Strendur auf Eysturoy – von dort wurde zunächst ein 1,7 km langer Tunnel unter der Meeresoberfläche bis zu einem Fixpunkt in der Mitte der Fjordmündung des Skálafjørður gebohrt und gesprengt. Kurze Zeit später, am 27. April 2017, begann man mit den Bohr- und Sprengarbeiten für einen 7,5 km langen Tunnel von der Siedlung Hvítanes nördlich von Tórshavn auf Streymoy. Dieser Tunnel nahm Kurs auf denselben Fixpunkt unter dem Skálafjørður wie der Tunnel ab Strendur.

Kreisel unter Wasser
Am 11. Dezember 2017 erreichten die Tunnelarbeiter von Strendur den Fixpunkt, wo – unglaublich, aber wahr – ein Untersee-Kreisel angelegt werden sollte. Benötigt wurde dieser, weil auf Eysturoy zwei Tunnelausfahrten geplant waren, eine in Strendur auf der Westseite des Skálafjørður und eine in Saltnes bei Runavík auf der Ostseite des Fjords. Man bohrte daher einen Kreisel rund um den Fixpunkt, mit einer Steinsäule in der Mitte. Anschließend wurden zwei neue Projekte in Angriff genommen: Ein Team begann mit der Bohrung und Sprengung eines 2,2 km langen Tunnels in Richtung Saltnes, während das andere sich gen Süden bohrte und sprengte, um die begonnene Bohrung aus Hvítanes zu erreichen.

Treffpunkt unter dem Meeresboden
Am Freitag, dem 7. Juni 2019 trafen sich die Bohrteams von Eysturoy und Streymoy irgendwo unter dem Meeresgrund zwischen den beiden großen Inseln. Als die letzte Sprengung überstanden war, hatte man einen Unterseetunnel mit drei Ausfahrten und einer Haupttunnellänge von 11.250 Metern geschaffen. Aus Sicherheitsgründen beträgt die Steigung in beiden Richtungen höchstens 5 Prozent.

Der höchste Punkt des Tunnels liegt 15 Meter über, sein niedrigster Punkt 187 Meter unter dem Meeresspiegel. Nach dem Ende der Bohr- und Sprengarbeiten begann man mit dem Straßenbau im Tunnel sowie mit der allgemeinen Fertigstellung. Neben dem eigentlichen Tunnelbauprojekt wurden auch umfassende Bauarbeiten für die Straßenanbindung an den Tunnelein- und -ausfahrten vorgenommen.

Am Tunneleinfahrt in Saltnes in Runavík auf Eysturoy

Funktion

Im Gegensatz zu den beiden anderen Unterseetunneln – dem ersten zwischen Vágoy und Streymoy sowie dem zweiten von Klaksvík auf Borðoy nach Lorvík auf Eysturoy – wurde der Eysturoy-Tunnel nicht gebaut, um eine Fährlinie zu ersetzen.Es gibt bereits eine Straßenverbindung von Tórshavn durch einen Tunnel in Kaldbaksbotnur und dann entlang der Ostküste von Streymoy zur Brücke über den Sund nach Oyrarbakki auf der Eysturoy-Seite. Doch die alte Strecke ist lang und hier und dort auch schwierig, vor allem im Winter und bei Sturm. Der Eysturoy-Tunnel soll diese Route für den Transportsektor und Pendler von Eysturoy und Klaksvík überflüssig machen.

Kürzere Wege, Verkehrssicherheit und geringere Emissionen

Gemessen ab den Tunneleinfahrten in Runavík und Strendur ist die alte Strecke nach Tórshavn 55 km lang mit einer Fahrzeit von 54 Minuten. Dank des neuen Tunnels beträgt sie nur 17 Kilometer, und die Fahrtdauer verkürzt sich auf 16 Minuten. Der Straßenabstand von Tórshavn nach Klaksvík beträgt auf der alten Strecke 73 Kilometer, man benötigt ca. 68 Minuten. Durch den neuen Tunnel schrumpft dieser Abstand auf 35 km und die Fahrzeit auf 41 Minuten. Damit verbessern sich die Bedingungen für Pendler und den Gütertransport im Hinblick auf den Zeitaufwand ebenso wie in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Dass sich durch die kürzere Strecke auch noch die CO2-Emissionen verringern, ist ein weiteres starkes Argument für den Eysturoy-Tunnel.

Kunst unter dem Meeresgrund

Wie bereits erwähnt, wird es im Tunnel einen unterseeischen Kreisverkehr geben. Mitten im Kreisel steht eine gewaltige Basaltsäule. Der Bauherr kontaktierte den bekannten färöischen Künstler Tróndur Patursson und bat ihn um einen Vorschlag für die Gestaltung der Säule. Paturssons Lösung war die Anfertigung eines Tanzreigens aus Stahl – Figuren, die sich im färöischen Kettentanz bewegen, von hinten in wechselnden Farben beleuchtet werden und tanzende Schatten auf die Basaltsäule werfen, wenn die Scheinwerfer der Fahrzeuge über sie hinwegfegen. Im Refrain einer der langen Tanzballaden heißt es, dass begraben in der kühlen Erde niemand mehr das Tanzbein schwingt – doch unter dem Meeresboden wird selbst das möglich gemacht.

Test proof

Andrea Árting

Havnar Arbeiðskvinnufelag 85 ár - 1936-2021

Ein kleine, etwas zerbrechlich aussehende ältere Dame in Hut und Mantel, die freundlich lächelte und grüßte, wenn man ihr in der Stadt begegnete. So erinnere ich mich an Andrea Árting, eine der prominentesten Frontfiguren der färöischen Arbeiterbewegung. Eine Frau mit entschiedenen Meinungen über soziale Verhältnisse, die sich niemals zurückhielt, den Mächtigen zu widersprechen.

Kleiner Skandal und gute Familie

Andrea Árting wurde am 23. Dezember 1891 als uneheliches Kind in Tórshavn geboren. Ihr Vater war Jacob Johansen (1860 - 1900), Redakteur der größten Zeitung auf den Färöern, der Dimmalætting, ihre Mutter Súsanna Rasmussen (1873 - 1940).

Ihre Geburt war im Tórshavner Bürgertum ein kleiner Skandal, denn der 31-jährige Redakteur war nicht mit der 18-jährigen Mutter verheiratet und verließ die Färöer kurze Zeit später.

Die kleine Andrea kam zu ihrer Tante Trine, die mit dem bekannten Tórshavner Bootsbauer Elias Johansen, genannt Elias í Rættará, verheiratet war, und wurde zusammen mit deren Kindern aufgezogen. Als die Tante starb, heiratete Elias erneut, und weitere Kinder kamen hinzu.

Sozialist und Arbeitgeber

Andrea hatte ein gutes Verhältnis zur Familie und besonders zum Pflegevater. Elias í Rættará war politisch und kulturell aktiv und für die damalige Zeit eine Art Paradox. Obwohl er selbst Arbeitgeber war und viele Leute beschäftigte, hatte er sozialistische Ansichten und Ideale. Zweifellos hatte Elias í Rættará einen Einfluss auf die politische Haltung seiner Kinder einschließlich Andrea und weckte ihr soziales Bewusstsein und ihren Sinn für Gerechtigkeit.

Im Haus wurde viel gelesen und über Politik und gesellschaftliche Verhältnisse diskutiert.

Fisch und Tuberkulose

Im Alter von 14 Jahren beendete Andrea die Schule. Sie war eine kluge und begabte Schülerin, weshalb ihre Lehrer empfahlen, sie eine Lehrerausbildung machen zu lassen. Doch das konnte man sich nicht leisten, und stattdessen ging sie in der Fischindustrie arbeiten. Im Alter von 17 Jahren fiel Andrea

Andrea Árting. Photo: Kalmar Lindenskov

der Geißel der damaligen Zeit zum Opfer: Sie erkrankte an Tuberkulose und verbrachte fast zwei Jahre im Sanatorium vor den Toren Tórshavns.

Dienstmädchen in Kopenhagen

Nach dem Sanatoriumsaufenthalt, etwa um 1911, ging Andrea nach Dänemark, wo sie in den nächsten sechs Jahren als Dienstmädchen in Kopenhagen arbeitete. Damals kämpften die dänischen Frauen für ihre bürgerlichen und politischen Rechte, und als Andrea 1917 nach Tórshavn zurückkehrte, stand sie noch unter dem inspirierenden Eindruck der dänischen Frauenbewegung.

Sie war überzeugt, dass Frauen dasselbe leisten konnten wie Männer – und wollte der Zurückhaltung ein Ende setzen. Zweifelos war dies eine Ihre Beweggründen warum sie am St. Olafs-Tag 1918 zum ersten Mal Wettrudern für Frauen veranstaltete. Ein Brauch, der seitdem fortbesteht.

Kapitänsfrau und Dichterin

1922 heiratete Andrea Johannes Árting aus Toftir, den sie einige Jahre zuvor kennengelernt hatte. Jóhannes war Kapitän, fuhr auf färöischen und ausländischen Schiffen und war viel unterwegs. Die beiden bekamen zusammen vier Kinder, und Andrea kümmerte sich nun als Hausfrau und Mutter um den Nachwuchs.

In den folgenden Jahren engagierte sie sich in der Nationalbewegung und brachte sich selbst bei, auf Färöisch zu schreiben. Unter anderem schrieb sie Gedichte. Das bekannteste heißt „Dunandi aldan mót klettunum brúsar“, für das sie sogar selbst eine Melodie komponierte. Es handelt von der problematischen Beziehung der Färinger zu ihrer Lebensader, dem tückischen Meer.

Das Schicksal klopft an

Andrea hatte ihre Schäfchen im Trockenen. Sie war nun über vierzig, gut mit einem Schiffskapitän verheiratete Hausfrau und gehörte zum besser gestellten Bürgertum von Tórshavn. Doch sie konnte nicht die Augen vor dem verschließen, was um sie herum geschah.

Die Weltwirtschaftskrise der dreißiger Jahre traf auch die Färöer wie ein Vorschlaghammer. Der Fischexport schrumpfte fast

auf null, und das Jahrzehnt war von hoher Arbeitslosigkeit und sozialer Not im ganzen Land geprägt. In Tórshavn lag die Arbeitslosigkeit bei fast 70 %. Die Löhne waren gering, und die Gewerkschaften standen unter Druck. Am schlechtesten von allen wurden die arbeitenden Frauen bezahlt. Während die Männer eine Krone pro Stunde verdienten und ihr Arbeitstag 8 Stunden lang war, erhielten Frauen nur einen Stundenlohn von 30 Öre – und mussten für diesen Hungerlohn ganze 12 Stunden schuften. Damals gab es keine Arbeitslosenversicherung, und der Wille des Parlaments zur Durchführung solcher Änderungen war nicht existent.

1936 gründeten die arbeitenden Frauen in Tórshavn die Gewerkschaft „Havnar Arbeiðskvinnufelag" (Tórshavns Arbeiterinnenbund) in einem verzweifelten Versuch, die erbärmlichen Arbeitsbedingungen abzuschaffen. Doch es kam wie erwartet. Die Arbeitgeber setzen den Vorstand und die Vorsitzende der Gewerkschaft unter Druck und drohten nicht nur mit Arbeitslosigkeit, sondern auch mit der Streichung des Kredits, den die meisten in den Geschäften ihrer Arbeitsgeber hatten. Viele waren auch mit Arbeitern und Fischern verheiratet, die denselben Arbeitgeber hatten, und diese riskierten ebenfalls Konsequenzen durch den Arbeitskampf der Frauen.

Die einzige Möglichkeit, die diese verzweifelten Frauen hatten, war eine Frontfigur zu finden, die mutig zu ihrer Meinung stand – und nicht unter Druck gesetzt werden konnte.

Und so klopfte es eines Tages im Jahr 1937 an der Tür von Andrea Árting.

Ohne Bedenken und Vorbehalte bejahte Andrea die Frage, ob sie die Position der Vorsitzenden des Havnar Arbeiðskvinnufelag übernehmen würde. Obwohl es ihr selbst an nichts fehlte, kannte sie sich mit den miserablen Arbeitsbedingungen und dem anstrengenden Alltag der Frauen aus – aus diesen Verhältnissen stammte sie ja selbst.

Es mag wohl mancher laute Seufzer hinter Arbeitgebertüren zu hören gewesen sein, als sich am Morgen danach herumsprach, wer nun an der Spitze der arbeitenden Frauen stand.

Kurzer Prozess

Andreas Feuertaufe bei den Lohnverhandlungen im Jahr danach wurde ein kurzer Prozess. Quasi alle arbeitenden Frauen in der Tórshavner Fischindustrie waren Mitglied im Arbeiterinnenbund geworden. Die Frauen informierten den Arbeitgeberverband, dass sie über Lohnerhöhungen und kürzere Arbeitszeiten verhandeln wollten. Als die Arbeitgeber sich weigerten, kündigten Andrea und die Frauen einen Streik an und verkündeten an den einzelnen Arbeitsstätten, dass am nächsten Tag nicht gearbeitet werden würde. Ein Schlichter wurde berufen und mit den Verhandlungen begonnen. Als die Arbeitgeber unterboten, erhöhten die Frauen nach Andreas eigener Aussage die Forderung. Kurze Zeit später akzeptierten die Arbeitgeber eine Erhöhung des Stundenlohns von 30 auf 40 Öre und reduzierten die Arbeitszeit von 12 auf 11 Stunden.

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit

Aus dieser Zeit findet man auch die ersten Aussagen von Andrea Árting in den Zeitungen, dass für gleiche Arbeit auch gleicher Lohn bezahlt werden müsse. Obwohl die Frauen ihren ersten kleinen Sieg errungen hatten, waren sie noch weit vom Lohnniveau der Männer entfernt, die einen mehr als doppelt so hohen Stundenlohn für einen drei Stunden kürzeren Arbeitstag erhielten. Und die Bedingungen für die Männer waren gelinde gesagt auch nicht berauschend. Es sollten noch 40 Jahre vergehen, ehe Lohngleichheit eine Realität wurde – und da war Andrea Árting immer noch Vorsitzende des Havnar Arbeiðskvinnufelag.

St. Olafs Tag 1918. Rechts sitzt Andrea Árting

Krieg und Gewerkschaften
Zu Beginn des Zweiten Weltkriegs wurden die Färöer von britischen Truppen besetzt. Die Besetzung wurde ohne Einwände der färöischen Bevölkerung akzeptiert. Doch die britische Besetzung und der Krieg insgesamt brachten Herausforderungen für die Arbeiterklasse und die Gewerkschaften mit sich. Es gab Arbeit für die meisten, aber Teuerung und akuter Warenmangel setzten die Preise unter Druck und machten es der Arbeiterklasse schwer, über die Runden zu kommen. Die Gewerkschaften konnten ihre üblichen Mittel nicht einsetzen – Streik war z. B. verboten.

Unter diesen schwierigen Umständen zeigte sich Andrea Ártings sozialpolitischer Spürsinn. Sie schlug bereits früh eine Indexbindung gegen die kriegsbedingte Profitmacherei vor, was von den Politikern abgelehnt, im späteren Verlauf des Krieges aber durchgeführt wurde. Sie kämpfte für die Beschaffung billigerer Kohle für die Haushalte im Land, von mehr Milch für Familien mit Kindern und von Kleidung und Schuhen für die bedürftigsten Kinder.
Wenn man etwas nicht im Großen tun kann, muss man es eben im Kleinen realisieren.

Finanzkrise der Fünfziger und Quellensteuer
Der Optimismus und wirtschaftliche Aufschwung der unmittelbaren Nachkriegszeit fanden ein abruptes Ende. Die Investitionen in alte, abgehalfterte Dampftrawler aus Großbritannien erwies sich als katastrophaler Fehler in einer Zeit, in der die Kohlenpreise plötzlich ins Unermessliche stiegen. Die Bank Sjóvinnubankin, die einen Teil dieses Abenteuers finanziert hatte, brach zusammen, und das Land ging ein weiteres Mal in die Knie. Die Arbeitslosigkeit schoss wieder in die Höhe, Menschen verloren Haus und Heim – und viele verließen sogar das Land, um ihr Glück anderswo zu suchen.

Im Laufe der fünfziger Jahre war die Frauengewerkschaft an einer Reihe von Tarifkonflikten beteiligt, doch die Streikkasse war leer und der Widerstand stark. Dennoch leisteten die Frauen den Fischern bedingungslose Unterstützung im großen Fischerstreik von 1954. Besorgt um die wirtschaftliche Lage ihrer Mitglieder legte Andrea Árting einen radikalen Vorschlag zur Quellenbesteuerung, also zum direkten Einbehalt der Steuern vor, was bei den gewöhnlichen Arbeitern die Rückstände eliminieren würde, mit denen viele ihre Mühe hatten.

Der Vorschlag fand keine politische Unterstützung, aber ein weiteres Mal war Andrea ihrer Zeit weit voraus. Die Lohnsteuer als Quellensteuer wurde erst in den Achtzigern eingeführt.

In den sechziger und siebziger Jahren war Andrea Árting die „Grand Old Lady" der Gewerkschaften. Sie war neben ihrer Position als Vorsitzende des Tórshavner Arbeiterinnenbundes auch Vorstandsmitglied in der Dachorganisation der färöischen Gewerkschaften, Føroya Arbeiðarafelag.

Gleicher Lohn für gleiche Arbeit – endlich!
Im Rahmen der Tarifverhandlungen 1977 ging Andrea Ártings lebenslanger Traum endlich in Erfüllung. Nach beinharten Verhandlungen mit der inzwischen 85-jährigen Gewerkschaftslegende an der Spitze der Arbeitnehmervertreter gingen die Arbeitgeber schließlich auf die Forderung ein, Frauen für die gleiche Arbeit den gleichen Lohn zu zahlen wie Männern. Die Änderung wurde bis 1981 sukzessive eingeführt.

Bei der später im selben Jahr stattfindenden Mitgliederversammlung des Havnar Arbeiðskvinnufelag trat Andrea Árting als Gewerkschaftsvorsitzende zurück – nach 40 Jahren treuen Diensten. Die Dankbarkeit der Mitglieder drückte sich in dem Beschluss aus, ihr seitens der Gewerkschaft auf Lebenszeit ein volles Gehalt auszuzahlen.

Andrea Árting starb am 30. Mai 1988. Noch bis zu ihrem sanften Ende soll sie interessiert die gesellschaftliche Entwicklung und Debatte verfolgt haben.

Die Briefmarke wird am 8. März 2021 am internationalen Frauentag herausgegeben.

„An dieser Stelle möchte ich mir die persönliche Bemerkung erlauben, dass ich mich als Kind der Tórshavner Arbeiterklasse in den sechziger Jahren selten mehr geehrt gefühlt und gefreut habe, eine Briefmarke machen zu dürfen, als diese wohlverdiente Hommage an eine der größten Persönlichkeiten und visionärsten Frauen, die die Färöer jemals hervorgebracht haben."

Anker Eli Petersen

Andrea Árting auf dem Podium am 1. Mai.
Foto: Kalmar Lindenskov

Neue Ausgaben am 7. Januar und 19. Februar und 8. März 2021

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Postgeschichte seit 150 Jahren**
Ausgabetag:	19.02.2021
Werte:	44,00 DKK
Nummern:	FO 942-944
Blockformat:	105 x 70 mm
Briefmarkenformat:	21 x 28 mm
Künstler:	Kári við Rættará
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Kleinbriefe auf den Färöern, 0-100 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Transplanted - Immigration stories**
Ausgabetag:	19.02.2021
Werte:	3 x 5,00 und 3 x 17,00 DKK
Nummern:	FO 945-950
Blockformat:	106 x 112 mm
Briefmarkenformat:	28 x 42 mm
Design:	Joel Cole
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Zusatzporto und Briefe auf den Färöern, 0-100 g

Probendruck

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Orte: Kirkja und Hattarvík**
Ausgabetag:	19.02.2021
Werte:	17,00 und 27,00 DKK
Nummern:	FO 951-952
Blockformat:	40 x 30 mm
Briefmarkenformat:	Fotostudio
Foto:	Offset
Drucktechnik:	Cartor Security Printing, France
Druckerei:	Briefe innerhalb der Färröer und nach Ausland, 0-100 g
Gebührensatz:	+ Selbstklebende Hefte - 6 Briefmarken

Neue Ausgabe:	**Der Eysturoy Tunell**
Ausgabetag:	19.02.2021
Werte:	10,00 und 17,00 DKK
Nummern:	FO 953-954
Briefmarkenformat:	40 x 26 mm
Künstler/Foto:	Tróndur Patursson und Faroephoto
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Zusatzporto und Kleinbriefe Inland 0-100 g

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Andrea Árting**
Ausgabetag:	08.03.2021
Werte:	39,00 DKK
Nummern:	FO 953-954
Briefmarkenformat:	30 x 40 mm
Künstler/Foto:	Anker Eli Petersen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	La Poste, Frankreich
Gebührensatz:	Maxi-Briefe Inland 101-500 g

Layout: Posta Stamps - Vorderseite: Das Ort Kirkja . Foto: Fotostudio. Druckerei: TrykTeam, Dänemark.

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Färöer

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

Multilingual webshop: www.stamps.fo

ISSN 1603-0036

/faroestamps

Neue Posters

Zwei von Joel Coles schönen Skulpturen auf Poster

Posta hat zwei elegante Plakate mit Motiven aus dem Block "Transplanted - Immigrantengeschichten".

Die Poster sind auf hochwertigem Papier gedruckt und haben die Größe 297 x 430 mm (A3)

Preis: 150,- DKK das Stück

Posta
FAROE ISLANDS

Bestellung - Posta Stamps Nr. 46

No.	Produkt		Preis DKK	Preis Euro	Anzahl	Total
Ausgabe 07.01.2021 - 150 Jahre Post - FO 942-944 (Block mit 3 Briefmarken)						
PPS000121	Mikkjal á Ryggi, Block, postfrisch	*	51,00	7,15		
FFT000121	Mikkjal á Ryggi, Block, gest.	⊙	51,00	7,15		
DDT000121	Mikkjal á Ryggi, Block, tgst.	⊙	51,00	7,15		
FFU000121	Ersttagsbrief mit Block	⊙	56,00	7,85		
Ausgabe 19.02.2021 - Transplanted - FO 945--950 (Block mit 3 Briefmarken)						
PPS000221	Transplanted, Block, postfrisch	*	66,00	9,25		
FFT000221	Transplanted, Block, gest.	⊙	66,00	9,25		
DDT000221	Transplanted, Block, tgst.	⊙	66,00	9,25		
FFU000221	Ersttagsbrief mit Block	⊙	71,00	9,95		
Ausgabe 19.01.2021 - Kirkja und Hattarvík - FO 951-952 (2 Briefmarken)						
PPA010221	Kirkja und Hattarvík, postfrisch	*	44,00	6,15		
FFG010221	Kirkja und Hattarvík, gest.	⊙	44,00	6,15		
DDG010221	Kirkja und Hattarvík, tgst.	⊙	44,00	6,15		
PPN000221	Markenheftchen, postfrisch	*	122,00	17,00		
FFO000221	Markenheftchen, gest.	⊙	122,00	17,00		
DDO000221	Markenheftchen, tgst.	⊙	122,00	17,00		
PPJ000221	Postkarten (2)	*	14,00	1,95		
FFJ000221	Maksimumkarten (2)	⊙	58,00	8,10		
FFK010221	Ersttagsbrief mit Satz	⊙	49,00	6,85		
FFL010221	Ersttagsbrief mit Einzelnmarken	⊙	51,00	7,15		
FFM010221	Ersttagsbrief mit 4-Blöcken	⊙	183,00	25,60		
FFP000221	Ersttagsbrief mit Markenheftchen	⊙	127,00	17,75		
PPB010221	Satz ob. Viererblöcke, postfrisch	*	176,00	24,65		
PPC010221	Satz unt. Viererblöcke, postfrisch	*	176,00	24,65		
PPD000951	Kirkja, Bogen 17KR (20)	*	340,00	47,50		
PPD000952	Hattarvík, Bogen 27KR (20)	*	540,00	75,50		
Ausgabe 19.01.2021 - Der Eysturoy-Tunnel - FO 953-954 (2 Briefmarken)						
PPA020221	Der Eysturoy-Tunnel, postfrisch	*	27,00	3,80		
FFG020221	Der Eysturoy-Tunnel, gest.	⊙	27,00	3,80		
DDG020221	Der Eysturoy-Tunnel, tgst.	⊙	27,00	3,80		
FFK020221	Ersttagsbrief mit Satz	⊙	32,00	4,45		
FFL020221	Ersttagsbrief mit Einzelnmarken	⊙	34,00	4,75		
FFM020221	Ersttagsbrief mit 4-Blöcken	⊙	115,00	16,00		

* = postfrisch ⊙ = gestempelt

No.	Item		Price DKK	Price Euro	Qt.	Total
PPB020221	Satz ob. Viererblöcke, postfrisch	*	108,00	15,10		
PPC020221	Satz unt. Viererblöcke, postfrisch	*	108,00	15,10		
PPD000953	Der Eysturoy-Tunnel, Bogen 10KR (20)	*	200,00	28,00		
PPD000954	Der Eysturoy-Tunnel, Bogen 27KR (20)	*	340,00	47,50		
Issue 08.03.2020 - Andrea Árting - FO 955 (1 Briefmarke)						
PPA000955	Andrea Árting, postfrisch	*	39,00	5,45		
FFG000955	Andrea Árting, gest.	⦿	39,00	5,45		
DDG000955	Andrea Árting, tgst.	⦿	39,00	5,45		
FFK000955	Ersttagsbrief mit Satz	⦿	44,00	6,15		
FFL000955	Ersttagsbrief mit Einzelnmarken	⦿	44,00	6,15		
FFM000955	Ersttagsbrief mit 4-Blöcken	⦿	161,00	23,00		
PPB000955	Satz ob. Viererblöcke, postfrisch	*	156,00	21,10		
PPC000955	Satz unt. Viererblöcke, postfrisch	*	156,00	21,10		
PPD000955	Andrea Árting, Bogen (20)	*	780,00	109,00		
Diverse						
WPPE02020	Jahrbuch 2020	*	520,00	72,80		
PPY002020	Jahresmappe 2020	*	491,00	68,75		
PPX002020	Weihnachtsmarken2020	*	30,00	4,20		
WJOJ02020	Weihnachtskarten (3 mit Umschläge.)	*	25,00	3,50		
WJOLBOK20	Buch: "The First Christmas" - FO/EN		95,00	13,30		
LUS002020	Seiten für Lux Album 2020		130,00	18,20		
JOS002020	Seite für Weihnachten 2020		30,00	4,20		
LUA002020	Lux Album III m/Seiten 2015 - 2020		680,00	95,00		
WFWORKS21	Poster: Floral Fireworks		150,00	21,00		
WALIEN021	Poster: Casual Alien		150,00	21,00		
		Ekspeditionsgebühr:	**25,00**	**3,50**	**1**	**25,00**
				Preis insgesamt:		

Bitte den Kupon auf der Rückseite ausfüllen!

Neu Postgebühren am 01.01.2021

Inland		
Gewicht	Brief	Maxi-Brief
0 - 100 g	17 kr	
101 - 500 g		39,00

Ausland	
Gewicht	Brief
0 - 100 g	27 kr
101 - 250	45 kr

Mehrere Informationen über andere Postgebühren sind auf stamps.fo zu finden

Zahlung:

☐ Soll vom Guthaben meines Kontos abgebucht werden

Deutsche Kunden können auf folgendes Konto Zahlungen vornehmen:

☐ Postbank Saarbrücken, Neugrabenweg 2, 66123 Saarbrücken
IBAN: DE 56 5901 0066 0001 0056 66, SWIFT-BIC: PBNKDEFF

☐ Bitte alle künftige Bestellungen und Abonnementssendungen von nebenstehender Kreditkarte abbuchen

Ich möchte bezahlen mit Kreditkarte:

Karten Nr.: ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ Gültig bis: ☐☐☐☐

Betrag: _____ Unterschrift: _____

- Zahlungen aus anderen Ländern bitte an unser Postgirokonto N. 625 98 47 beim Postscheckamt in Kopenhagen.
- Wenn Sie schon Kunde bei Posta Stamps sind, bitten wir Sie Ihre Kundennummer bei Bestellung und Zahlung anzugeben.

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Färöer

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

Name: _____
Straße: _____
Stadt: _____
Land: _____
Email: _____
Kundennummer: ☐☐☐☐☐☐☐

PS2020