Posta Stamps

Färöer

Nr. 50

November 2021

- Automatenmarken 2022
- Königin Margrethe II - 50 Jahre auf dem Thron
- William Morris 1871 auf der Färöer
- Drehorte auf Kalsoy
- Nordlicht

Posta
FAROE ISLANDS

Links Svanbjørg Manai, ehemalige Abteilungsleiterin, und Ingun Nolsøe Olsen, die neue Leiterin von Posta Stamp.

Neuheiten

Neue Leiterin der Philatelieabteilung
Ich freue mich sehr, Ihnen die neue Leiterin von Posta Stamps vorstellen zu dürfen: Ingun Nolsøe Olsen.

Ingun ist seit Januar 2016 in der Philatelieabteilung angestellt. Sie wechselte von einer guten Position als Abteilungsleiterin bei Boots in Manchester zu Posta. Ingun hat einen Bachelor-Abschluss in Business Economics and Tourism und einen weiteren Abschluss in Business Management von der University of Manchester.

Von Anfang an war sie als meine spätere Nachfolgerin vorgesehen, und ich muss sagen, diese Entscheidung war gut.

Ingun passt perfekt zu dieser Position. Sie hat ein gutes Auge dafür, wie man die Briefmarkenausgaben angeht. Sie ist interessiert an Kunst, Kultur und Geschichte, was sehr wichtig ist, wenn man alle Aspekte der färöischen Gesellschaft berücksichtigen möchte. Und sie ist eine qualifizierte Führungskraft mit klarem Blick.

Ab dem 1. Dezember halbiere ich meine Arbeitszeit und arbeite noch ein wenig weiter – im Rahmen der Philatelieabteilung, aber auch mit anderen Aufgaben.

Zusammen mit dem gesamten Personal wünsche ich Ingun alles Gute für ihre neue Position als Leiterin von Posta Stamps.

Svanbjørg Manai

Erwartete Postgebühren am 1. Januar 2022

Färöer		
Gewicht	**Standard**	**Maxi**
0 - 100 g	19 kr	43 kr
101 - 250 g	29 kr	43 kr
251 - 500 g		43 kr
501 - 1000 g		61 kr
1001 - 2000 g		69 kr

Weltweit		
Gewicht	**Standard**	**Maxi**
0 - 100 g	29 kr	79 kr
101 - 250 g	47 kr	79 kr
251 - 500 g		79 kr
501 - 1000 g		122 kr
1001 - 2000 g		222 kr

Einschreiben International / Recommandé:
50,00 DKK + Postgebühr.

Ab 2022 nur noch 3 statt 4 jährliche Versendungen
Ab 2022 möchte die Philatelieabteilung nicht mehr so viele Briefmarken herausgeben wie bisher.

Diese Entscheidung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Verwendung von Briefmarken als Porto Jahr für Jahre zurückgeht. Alles wird teurer, auch Briefsendungen. Und angesichts dieser Entwicklungen passen wir nun unser Ausgabeprogramm an und senken die Zahl der Versandtage von vier auf drei: zwei Versendungen im 1. Halbjahr und eine Versendung im 2. Halbjahr. Die letzte Versendung des Jahres im Oktober umfasst die Weihnachtsausgabe des Jahres, also Jahresmappe, Jahrbuch und Weihnachtsmarken.

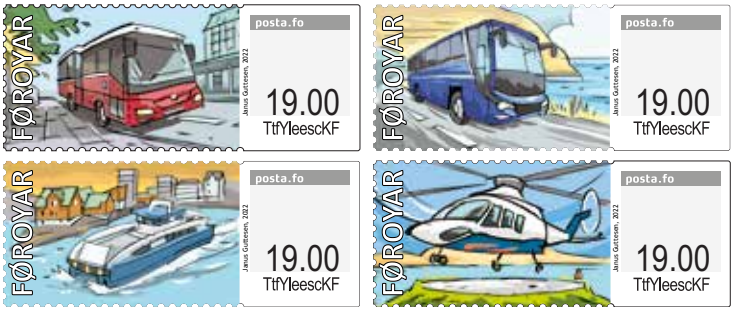
Wir freuen uns, Ihnen die interessanten Ausgaben präsentieren zu können, die im nächsten Jahr erscheinen.

Ein vorläufiges Ausgabeprogramm für 2022 finden Sie auf Seite 7 in diesem Heft. Bitte beachten Sie, dass sich das Programm noch ändern kann.

Die Ausgaben im Januar werden zusammen mit der Februar-Ausgabe Ende Februar 2022 versendet.

Automatenmarken ab jetzt im Januar
Hinsichtlich unserer jährlichen Ausgabe von Automatenmarken wurde beschlossen, die Ausgabe von Oktober in den Januar zu verlegen. Der Grund hierfür ist, dass Portoänderungen immer ab dem 1. Januar gelten und es daher am zweckmäßigsten ist, auch die Ausgabe zu diesem Termin vorzusehen.

Daraus ergeben sich jetzt anfangs zwei Ausgaben von Automatenmarken innerhalb von drei Monaten. Beide Ausgaben bleiben aktuell und gelten für das ganze Jahr 2022, bis im Januar 2023 neue Automatenmarken herauskommen. Alle künftigen Automatenmarken-Ausgaben werden im Januar liegen.



Probendruck

Automatenmarken 2022

Strandferðslan - Verkehrsinfrastruktur auf den Färöern

Die Zeit der Fähren

Nach der Abschaffung des Königlichen Monopolhandels 1856 und dem beginnenden Wandel von einer mittelalterlich geprägten bäuerlichen Gesellschaft zur modernen Fischereination entstand auf den Färöern ein Bedarf für bessere Transportmöglichkeiten. Es fehlte ein kombiniertes Fracht- und Passagierschiff, das die färöischen Küsten befahren konnte.

Nach zehnjährigem Ringen mit dem Parlament um die Anschaffung eines staatlichen Küstenschiffs verlor die Geschäftsführung des größten färöischen Unternehmens *A/S J. Mortensens Eftf.* die Geduld und ließ einfach ein Dampfschiff in Schweden bauen, das im Dezember 1895 geliefert wurde. Das Schiff wurde auf den Namen Smiril getauft und nahm im Januar 1896 die Linienfahrt zwischen Tvøroyri und Tórshavn, den Orten auf Suðuroy sowie den größeren Orten im Rest des Landes auf.

Kurz nachdem *A/S J. Mortensens Eftf.* demonstriert hatte, dass sich eine Investition in die Küstenschifffahrt auf den Färöern lohnen konnte, wurden auch andere Privatunternehmer aktiv, so dass bald kleine Fracht- und Passagierschiffe zwischen den Inseln verkehrten.

Strandfaraskip Landsins

1917 übernahm der Verwaltungsbezirk Færøernes Amtskommune den Betrieb der Smiril und gründete die staatliche Küstenreederei *Strandfaraskip Landsins*, umgangssprachlich *Strandferðslan* genannt. Viele Jahre lang beschränkte sich Strandferðslan zunächst auf den Betrieb der Smiril, doch mit der Zeit kamen auch die unrentablen Routen hinzu, während private Akteure weiterhin die lohnenden Strecken betrieben.

In den Sechzigern und Siebzigern gingen alle Fährlinien auf den Färöern an Strandferðslan über. Die alternde Flotte wurde laufend ausgetauscht und erneuert. Der jüngste Neuzugang ist die kleine Katamaranfähre *Erla Kongsdóttir*, die als Motiv auf einen Automatenmarke abgebildet ist. Die Erla Kongsdóttir ist ein Ersatzfahrzeug, das eingesetzt wird, wenn eine der anderen aktiven Kleinfähren gewartet oder repariert werden muss.

Die Zeit der Tunnel

Das erste Auto kam Anfang der Zwanziger auf die Färöer – und konnte sich nicht besonders weit über die schmalen Gassen von Tórshavn hinaus bewegen: Es gab ganz einfach keine nennenswerten Landstraßen. Bald folgten weitere Fahrzeuge, vor allem

Einer der blauen Busse von Bygdaleiðir auf einer Strecke in Trøllanes. Foto: Ólavur Frederiksen.

Busse und kleine Lastwagen, und rundherum wurden nach und nach primitive Wegenetze angelegt. Im Anschluss an die Anlaufhäfen der Schiffe wurden private Buslinien eingerichtet, die Passagiere und leichtere Ladung weiter in die Nachbarorte verfrachteten.

In den Fünfzigern und Sechzigern wurden viele dieser örtlichen Wege miteinander verbunden, und Anfang der Siebziger begann man mit einer systematischeren Überholung des gesamten Straßennetzes, wodurch sich der Standard erheblich verbesserte.

Der große Durchbruch kam, als die beiden größten Inseln Streymoy und Eysturoy mit einer Brücke verbunden wurden. Durch den Berg oberhalb des Brückenlagers in Norðskáli auf der Westseite von Eysturoy wurde ein langer Tunnel getrieben, der im Tal am Fjord Skálafjørður mündete und die Entfernung zum Skálafjørður, zu den östlichsten Orten auf Eysturoy und den nördlichsten Inseln wesentlich verkürzte.

Einige Jahre später wurde ein Tunnel zwischen Kaldbaksbotnur und Kollafjørður eröffnet, der den Abstand noch weiter verringerte und die alte und recht unsichere Gebirgsstraße von Tórshavn ersetzte.

Der nächste große Durchbruch kam mit dem Bau der langen Unterseetunnel, zuerst zwischen Streymoy und Vágar, später zwischen Leirvík auf Eysturoy und Klaksvík auf Borðoy. Diese enormen Bauvorhaben mögen etwas überdimensioniert erscheinen, doch die Investitionen haben tatsächlich vier kostspielige Fährlinien überflüssig gemacht.

2020 kam der dritte und längste Unterseetunnel hinzu, der den Skálafjørður direkt mit der Hauptstadtregion verbindet. Dieser Tunnel soll die Fahrzeit zwischen Tórshavn, Skálafjørður und den nördlichen Inseln weiter verkürzen. Und aktuell sind die Tunnelbohrer dabei, sich ihren Weg unter dem Meeresboden zwischen Streymoy und Sandoy zu bahnen. Wenn dieses Projekt abgeschlossen

Erla Kongsdóttir. Foto: Regin Torkilsson.

ist, wird man schließlich damit beginnen, den Unterseetunnel von Sandoy nach Suðuroy zu bohren. Nach seiner Fertigstellung kann man vom südlichsten Ort der Färöer, Sumba, bis zum nördlichsten Ort Viðareiði fahren – wohlgemerkt ohne eine einzige Fährüberfahrt auf dem Weg dorthin.

Die Zeit der Busse

1980 wurde die staatliche Busgesellschaft *Bygdaleiðir* gegründet und ein regulärer Buslinienverkehr eingerichtet. Bygdaleiðir wurde später von Strandferðslan übernommen. Dadurch wurde es wesentlich einfacher, per Bus über Land zu fahren, vor allem auf den langen Strecken zwischen Tórshavn und dem Flughafen Vágar oder zwischen Klaksvík und Tórshavn. Auf den Automatenmarken ist Bygdaleiðir mit dem blauen Bus vertreten.

Der rote Bus ist dagegen einer der Stadtbusse von Tórshavn. Die Stadtbusse werden von der 1979 gegründeten kommunalen Gesellschaft *Bussleiðin* betrieben. In den Siebzigern dehnte sich die Hauptstadt stark aus, so dass es nötig wurde, dort einen öffentlichen Busverkehr zu organisieren. Das war zur damaligen Zeit ein vorausschauender Schachzug. Seit dem Tag, an dem die ikonischen roten Busse erstmals durch die Stadt rollten, hat sich die Fläche von Tórshavn nämlich mehr als verdoppelt.

1980 erweiterte Strandferðslan sein Verkehrsangebot zudem um eine Hubschrauberlinie. Zu den zentralen Zielorten konnte man nun erheblich schneller gelangen, aber noch wichtiger: die kleinen und oftmals unzugänglichen entlegenen Inseln erhielten damit eine stabilere Verbindung zu den Hauptregionen als früher, wo man sich nur auf die Linienschiffe verlassen konnte.

Der Helikopterservice wurde 1994 von der färöischen Fluggesellschaft Atlantic Airways übernommen, die regelmäßige Linienflüge auf den Inseln anbietet und sich im Bedarfsfall auch um akute Krankentransporte kümmert.

Anker Eli Petersen

Vorläufiges Ausgabeprogramm 2022

3. Januar **Automatenmarken: Öffentlicher Verkehr.** 4 Motive. Künstler: Janus Guttesen.

14. Januar **Königin Margrethe II - 50 Jahre auf dem Thron.** Block mit 1 Briefmarke. Schwarzdruck- und Souvenirmappe mit Block, Schwarzdruck und FDC. Künstler / Graveur: Martin Mörck.

28. Februar **William Morris 1871.** Block mit 1 Briefmarke. Layout: Kim Simonsen.

Drehorte auf Kalsoy. 2 Briefmarken, selbstklebendes Heftchen und 2 Postkarten. Fotos: Jákup Brúsá.

Aurora borealis. 2 Briefmarken. Fotos: Thomas Vikre und Árni Øregaard.

16. Mai **Das erste färöische Buch 1822.** Block mit 2 Briefmarken. Künstler: Ole Wich.

Europa 2022: Geschichten und Mythen. 2 Briefmarken og selbstklebendes Heftchen und 2 Postkarten. Künstler: Anker Eli Petersen.

Organische Kunst. 6 Briefmarken. Künstlerinnen: Astrid Andreasen, Jórunn D. Poulsen und Tita Vinther.

Sepac 2022: Lokale Getränke. 1 Briefmarke. Künstler: Anker Eli Petersen

24. Oktober **SALT - Sound Art Live Theatre.** Block mit 2 Briefmarken. Fotos: Fotostudio.

Weihnachtsbriefmarken. 2 Briefmarken, selbstklebendes Heftchen und 2 Postkarten. Künstler: Heiðrik á Heygum.

Weihnachtsmarken, Jahrbuch und Jahresmappe.

Achtung! Änderungen im Jahresprogramm und Layout sind vorbehalten.

Probendruck

Königin Margrethe II

50 Jahre auf dem Thron

2022 wird für das dänische Königshaus eines der ganz großen Jubiläumsjahre. Am 14. Januar 2022 kann Ihre Majestät Königin Margrethe II. nämlich auf ein halbes Jahrhundert auf dem Thron zurückblicken.

Für den 80. Geburtstag der Königin am 16. April 2020 wurden zahlreiche Vorbereitungen getroffen, alle hiermit verbundenen Veranstaltungen wurden jedoch abgesagt, als Corona wie ein großes Unwetter über die Welt kam. Es verwundert daher nicht besonders, dass die Lust und das Bedürfnis, dieses Jubiläum zu feiern, jetzt sehr groß sind.

Anlässlich des Thronjubiläums gibt die färöische Post einen Briefmarkenblock heraus, auf dem Königin Margrethe II. vor der Ruine der Kathedrale in Kirkjubøur sitzt, die umgangssprachlich Múrurin (die Mauer) genannt wird. Die Königin trägt die färöische Nationaltracht, umgeben ist sie von grünem Gras und blauem Meer. Auf diese Weise zeigt der Briefmarkenblock auch ihre Liebe zu den Färöern, ihrer Geschichte, Kultur und Natur.

Die Königin studierte 1960/61 in England Archäologie, und archäologische Untersuchungen haben ergeben, dass die Kathedrale etwa um die Zeit fertiggestellt wurde, als Margarethe I. Königin von Dänemark war, kurz nachdem die Färöer zusammen mit Norwegen 1380 Teil des dänisch-norwegischen Königreichs wurden. Im nächsten Jahr gehören die Färöer somit seit 642 Jahren zum Königreich Dänemark, und von dieser Zeitspanne fallen ganze fünfzig Jahre in die Regentschaft von Königin Margrethe II.

Der einzige König, der länger auf dem Thron gesessen hat als Margrethe II., ist Christian IV. Er wurde bereits als Kind inthronisiert und konnte deshalb sechzig Jahre lang von 1588 bis 1648 König sein. Sollte es Königin Margrethe vergönnt sein, 2032 noch ihre 60-jährige Regentschaft zu feiern, würde sie einen neuen Rekord aufstellen als Königin, die in einem der ältesten Königreiche der Welt am längsten den Thron innehatte.

Doch Königin Margrethe ist bereits Inhaberin eines anderen Rekords, den sie mit

Die Königin kommt im Juli 2021 in Tórshavn an.

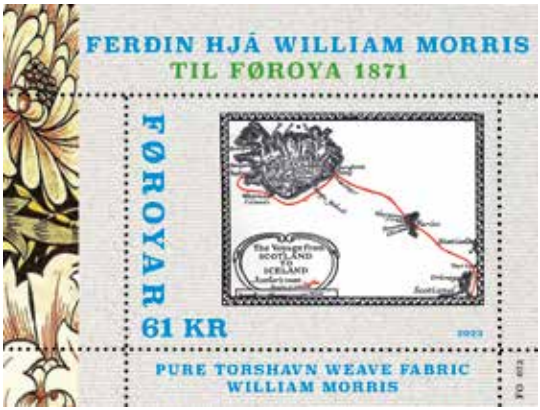
Nachdruck aufgestellt hat. Seit dem ersten königlichen Besuch 1874 hat keiner der Regenten vor ihr die Färöer so oft besucht wie Margrethe II. Zur Erinnerung an die erste royale Visite wurde auf einer gut sichtbaren Anhöhe in Tórshavn ein Denkmal für den König errichtet.

Für die Besuche von Königin Margrethe II. auf den Färöern gibt es kein Denkmal, und das ist auch gar nicht nötig. Deutlich wurde dies, als die Königin 2021 die Inseln besuchte. In einem der kleinen Orte sorgte man dafür, dass die Königin an genau derselben Stelle stand wie damals, als sie die Färöer vor über 60 Jahren als Kronprinzessin zusammen mit ihren Eltern bereiste.

Für viele ältere Menschen war es ein ganz besonderes Erlebnis, eine alte Erinnerung nach so vielen Jahren wieder aufleben zu lassen. Solche Geschichten zeigen deutlicher als vieles andere, dass die Königin kein Denkmal braucht, das jemand für sie errichtet. Denn mit ihren zahlreichen Besuchen auf den Inseln hat sie sich im Gedächtnis der meisten Färinger selbst ein Königinnen-Denkmal gesetzt. Der Gemahl der Königin, der inzwischen verstorbene Prinz Henrik, war ihr bei dieser Arbeit eine sehr große Stütze. Niemand konnte daran zweifeln, wie froh er war, wenn er die Färöer zusammen mit der Königin besuchen durfte.

Das große Interesse, das Königin Margrethe II. den Färöern und der färöischen Kultur entgegenbringt, hat eine große Bedeutung für ihre Beliebtheit auf den Färöern. Obwohl sich nicht alle einig sind, welche Relevanz das Königshaus in der heutigen Zeit haben soll, kann man nicht umhin, einer Königin Respekt zu zollen, die die färöische Sprache erlernt hat und auch den färöischen Kettentanz tanzen kann. Darüber hinaus trägt sie ihre färöische Nationaltracht mit Stolz, kennt sich sehr gut in der färöischen Kunst aus und hat beinahe jeden Winkel der Inseln gesehen. Selbst nach so vielen Aufenthalten ist Margrethe II. genauso herzlich willkommen, den Färöern einen Besuch abzustatten, wie vor fünfzig Jahren.

Erling Isholm,
Historiker



Probendruck

William Morris 1871 auf den Färöern

- und der verschwundene Stoff: Pure Torshavn Weave Fabric

William Morris (1834 –1896) war ein englischer Künstler, Schriftsteller, Kunsthandwerker und Sozialist, der dazu beitrug, Denkweise, Stil und Interieurs seiner Epoche zu verändern. Ursprünglich in Oxford als Theologe ausgebildet, wandte er sich später inspiriert durch seine Freunde, die präraffaelitischen Künstler Dante Gabriel Rossetti und Edward Burne-Jones, der Architektur zu. Nachfolgend entwickelte sich Morris zu einer zentralen Figur in der englischen Arts-and-Crafts-Bewegung.

Darüber hinaus besaß er schon in seiner Jugend angeregt durch die Werke Sir Walter Scotts ein Verständnis für ältere Landschaften, mittelalterliche Gebäude und vor allem für historische Romanzen.

William Morris – Schöpfer schöner Dinge

William Morris konzentrierte sich bereits früh darauf, schöne Dinge zu produzieren, z. B. Tapeten und Textilien, aber auch Möbel und bunte Glasfenster. Er entwarf einige Häuser und schrieb außerdem zahlreiche Bücher. Zu seiner Zeit war er der größte Dichter Englands.

1871 und nochmals 1873 reiste Morris nach Island und kam dadurch auch auf die Färöer. 1871 besuchte er die Inseln sogar zweimal.

Von Jugend an reagierte Morris ablehnend auf die Form des Kapitalismus, aus der hässliche Dinge, Umweltverschmutzung und unwürdige Lebensbedingungen für die englischen Arbeiter hervorgingen. Sein friedlicher Heimatort auf dem Lande in Essex war rasch vom expandierenden London geschluckt worden.

Reise zu den Färöern 1871

Die Färöer zogen Morris als erstes nordisches Land, das er je besucht hatte, vom ersten Augenblick an in ihren Bann. Vor seiner Reise hatte er isländische Literatur ins Englische übersetzt. Seine Reise nach Island und damit auch auf die Färöer war teilweise seiner Sehnsucht nach einer Gesellschaft geschuldet, die noch nicht vom Industrialismus, der damit verbundenen Verschmutzung, dem Kolonialismus und der Gier zerstört worden war. Morris wollte eine Gesellschaft finden, die auf Freundlichkeit und Gemeinschaft basierte und nicht nur auf kapitalistischen Tauschbeziehungen zwischen Menschen.

Als Designer war Morris fasziniert davon, wie auf den Färöern Boote, Häuser und die Kleider der Bevölkerung gestaltet waren. Im Ort Kirkjubøur fand er eine mittelalterliche, aus Holz geschnitzte Kircheneinrichtung vor, die er sehr bewunderte.

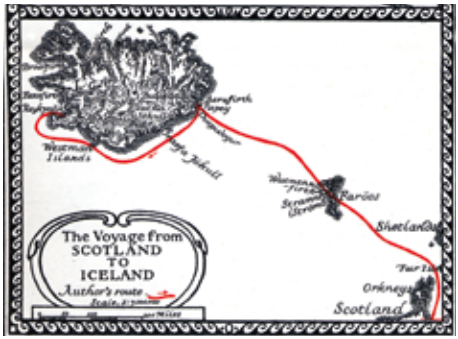
Morris sah überdies mit milden und freundlichen Augen auf die Stadt Tórshavn, was bei anderen zeitgenössischen Reisenden nicht besonders häufig vorkam.

Er war stark berührt vom Anblick dieses kleinen Landes und dass er an einem so fernen Ort wohlbekannte Blumen finden konnte.

„...als besonders hübscher und poetischer Ort erschien er mir, doch ferner und melancholischer, als ich zum Ausdruck zu bringen vermag, trotz Blumen, Gras und strahlender Sonne..."

Morris besaß zudem ein hervorragendes Verständnis für Architektur. Zu Häusern und Menschen äußerte er sich immer positiv:
„...die Häuser waren alle aus Holz, mit hohen Dächern und kleinen weißen Fenstern, während der Rest der Wände vor allem mit Holzteer gestrichen war; alle Dächer bestanden aus Torf, und auf einigen von ihnen wuchs üppiges, mit Blumen übersätes Gras... Die Menschen, die wir trafen, waren sehr höflich, gutmütig und wirkten zufrieden: die Frauen waren nicht hübsch, aber auch nicht unansehnlich, die Männer oft sehr gutaussehend, und immer mit einer würdigen Haltung in ihren adretten Trachten."

Bei der Abreise schrieb Morris fleißig in seine Tagebücher. Als das Schiff Diana in den Vestmannasund zwischen Streymoy und Vágar einlief, sahen er und die anderen Passagiere, wie Menschen ihnen entgegenliefen, um sie und das Schiff anzuschauen. Gerade dort ist die Natur mit starker Strömung, hohen Felsen



Karte mit Morris' Reise von Schottland zu den Färöern und Island.

und Bergen besonders imposant.

Einige Tage später notierte Morris über seinen Abschied von den Färöern:
„Selbst im Traum habe ich noch nie etwas so Wunderliches gesehen wie unsere Ausfahrt aus dem letzten schmalen Sund in den Atlantik, im Hintergrund die enormen Felswände in der schattenlosen Mitternachtsdämmerung; nichts, was ich je gesehen habe, hat mich so beeindruckt."

Pure Tórshavn Weave Fabric

Morris hinterließ nicht nur faszinierende Beschreibungen, sondern entwarf auch einen besonderen Webstoff, den er Pure Torshavn Weave Fabric nannte. Seinen umfangreichen Aufzeichnungen können wir entnehmen, dass er eine Vielzahl grauer Farben wahrnahm - selbst das Gras war im Nebel grau, ebenso wie das Meer, weshalb es kaum verwundert, dass es diesen Stoff in zwei Grautönen gibt, die gut zur gedämpften Farbskala der Färöer passen. Diese Nuancen stehen im Gegensatz zu den vielen Blumen und Farben, die wir in der Arts-and-Crafts-Bewegung finden. Die Stärke dieses Stoffs liegt jedoch darin, mehr als 150 Jahre nach seinem Entwurf immer noch modern und klassisch zu wirken.

Kim Simonsen Ph.D. MA.

Drehorte auf Kalsoy

James Bond auf den Färöern

Im Spätsommer kann man vor allem auf den Nordinseln Berge sehen, die wie die Felsformation Robbenfrau aussehen, als würden sie sich ins Meer stürzen. Zu dieser Jahreszeit können die Berge so tiefgrün sein, dass sie über dem Meeresspiegel fast flimmernd blaugrün erscheinen und als Blendwerk in ein dramatisches Gesamtbild mit ihrer eigenen vibrierenden Farbe eingehen.

Deshalb ist es lebensbejahend, dass Szenen des neuen James-Bond-Films *„Keine Zeit zu sterben"* in eben diesem Gebiet gedreht wurden.

Obwohl die Färöer zu den ersten Ländern im Nordatlantik gehörten, die sich ein gutes Kino anschafften, haben erstaunlich selten Dreharbeiten in dieser Region stattgefunden. Ein königlicher Besuch wurde hier bereits 1907 in bewegten Bildern festgehalten, weil die älteste Filmgesellschaft der Welt, Nordisk Film, damals vor Ort war.

Doch als der König die Färöer 1927 besuchte, waren es die Färinger selbst, die Kameras besaßen und das Ereignis in Tórshavn und Tvøroyri filmten.

Neben markanten Besuchen des Königs und von Prominenten haben mehrere Färinger auch ihren Alltag filmisch dokumentiert, da Hochseefischer Filmkameras kauften, um den Menschen zu Hause die große weite Welt zu zeigen, aber auch, um die neuesten Entwicklungen zu Hause zu filmen und als schöne Erinnerung in den Fanggründen fern der Heimat anzusehen.

Diese historische Wirklichkeit hat den Grundstein für das kulturhistorische Interesse gelegt, kleine und große Ereignisse im In- und Ausland auf Film zu bannen.

Seit jüngster Zeit gehören auch wir zu denen, die von tapferen Helden und schlimmen Bösewichtern erzählen. Dieselben Geschichten wurden allerdings schon in den letzten tausend Jahren in Liedern, Sagen und Märchen vorgetragen. Die Erzählungen der Jahrhunderte haben sich nicht geändert, ihre Verbreitung dagegen schon.

Wir, die wir hier am Ende des Golfstroms so isoliert gelebt haben, haben nun die große weite Welt zu Gast, weil man unsere naturgegebenen Kulissen für deren aktuelle Erzählungen nutzen wollte, in denen sich Gut und Böse gegenüberstehen – und der Held darauf aufmerksam macht, dass die Welt in guten Händen ist.

Obgleich die menschengemachten Herausforderungen düster wirken können, besteht immer Hoffnung auf Erlösung durch den Helden. Und

Kalsoy. Foto: Jákup Brúsá.

wer weiß, vielleicht wird dieser Held eines schönen Tages eine Frau wie Wonder Woman sein und die Erde vor destruktiven Kräften retten, die sich die materialistische Welt unterwerfen wollen - genau wie es weiße männliche Helden bisher auf der Leinwand getan haben.

Deshalb ist es besonders erfreulich, dass es den größten Kinohelden schlechthin auf die Färöer gezogen hat, um hier seinen 25. Film *„Keine Zeit zu sterben"* zu drehen. Obwohl der Schauplatz zurückhaltend ist und von uns, die wir hier leben, kaum bemerkt werden würde, wirkt er auf andere als Faszinationsobjekt, weil Berge und Meer immer eine starke Anziehungskraft ausüben. Wenn auch fern in der Realität, sind wir im Film doch so nah. Denn genau dort beginnt das Abenteuer.

Deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, dieses gottgegebene Juwel angemessen zu verwalten und zu veredeln, damit wir nicht als inhaltslose, von Touristen überrannte Kulisse enden.

Die erste Herausforderung wird sein, uns den natürlichen Teil der gewerblichen Filmproduktion zu sichern, um die Kompetenz als Filmnation im Nordatlantik entwickeln zu können. Die zweite Herausforderung ist nicht geringer, da Film als verführendstes Medium Menschen aus aller Welt dazu bringen kann, unsere liebsten Orte zu besuchen, wo sich immer nur wenige gleichzeitig aufhalten können.

Parallel zu lokalen Akteuren, Landwirten und Tourismusgewerbe ist es von entscheidender Bedeutung, dauerhafte Bindungen und ein gemeinsames Verständnis der touristischen Erlebnisse zu schaffen, die etwas anderes und mehr sein sollen als nur die Aufteilung eines steuertechnischen Kuchens auf dem Reißbrett.

Die beständigsten Geschichten der Welt waren niemals näher als heute. Vor der internationalen Filmleinwand müssen wir erkennen, dass genau dort nun unsere größte Herausforderung liegt.

Birgir Kruse, Filmkritiker

Aurora borealis - Nordlicht

Es muss irgendwann Ende der Sechziger gewesen sein, vielleicht auch ganz am Anfang der Siebziger, als einer meiner Klassenkameraden fragte, ob wir am Vorabend die bunten Lichter am Himmel gesehen hätten. „Das ist ein Zeichen für den Weltuntergang“, fuhr er fort und war etwas irritiert, als seine düstere Botschaft nur mit einem Achselzucken quittiert wurde.

„So ein Blödsinn“, ließ man ihn wissen, „das war Nordlicht. Hast du noch nie Nordlichter gesehen?“

„Nein“, beharrte er, „das war viel schlimmer. Nordlichter sind grün, diese hier hatten alle möglichen Farben!“

Wir sahen uns an und zuckten wieder mit den Schultern. Wenn er so drauf war, konnte man sowieso nichts machen. Also gingen wir und ließen ihn mit seinen Endzeitgedanken allein. Auf dem Weg über den Schulhof unterhielten wir uns jedoch über die herrlichen Nordlichter, die wir natürlich auch gesehen hatten. Sie waren wirklich beeindruckend gewesen.

Die tanzenden Lichter

An dem Abend tauchten die Nordlichter wieder auf, diesmal noch schöner und heftiger. In all ihrer Pracht hatten sie auch etwas Furcht-einflößendes – und als wir so in der Gruppe zusammenstanden und das gewaltige Schauspiel betrachteten, konnten wir den Schrecken unseres religiös angehauchten Klassenkameraden gut verstehen. Doch selbst zehn wilde Pferde hätten uns nicht dazu gebracht, das zuzugeben.

Lange Bänder aus buntem Licht tanzten und wogten über den Himmel – die Farben gingen von nahezu Gelbgrün in Grün, Blau und Rot über. An diesem sternenklaren Abend meinte man fast, sie sprühen und knistern zu spüren, wie die statische Aufladung, die entsteht, wenn man einen Nylonpulli zu schnell über den Kopf zieht.

Sonnenstürme und so

Das war wie gesagt Ende der Sechziger oder Anfang der Siebziger, als Kinder sich für alles interessierten, was mit dem Weltall zu tun hatte. Obwohl wir uns nicht ganz darüber im Klaren waren, was da eigentlich passierte, wussten wir, dass Nordlichter auftreten, wenn die Energie des Sonnenwindes zunimmt, vor allem bei kräftigen Eruptionen, den sogenannten Flares. Wenn die Partikel des Sonnenwindes auf das Magnetfeld der Erde treffen, entstehen an den Polen Nord- bzw. Südlichter, Aurora borealis und Aurora australis.

Je stärker der Sonnenwind ist, desto kräftiger werden die Polarlichter. Sie entstehen in 90 bis 300 Kilometern Höhe, wenn die Energie des Sonnenwindes in Form von elektrisch geladenen Teilchen auf die Magnetosphäre der Erde trifft und entlang deren Feldlinien in einem Gürtel rund um die magnetischen Pole der Erde in die Atmosphäre geleitet wird. Bei heftiger Sonnenaktivität, einem Sonnensturm, wird z. B. der nördliche Gürtel breiter, und die Nordlichter sind auch weiter südlich zu sehen.

Physikalischer Vorgang

Das Polarlicht tritt auf, wenn energiereiche Protonen und Elektronen im Sonnenwind oder

Sonnensturm auf die Moleküle der Atmosphäre prallen und diese für einen Moment in einen höheren Energiezustand versetzen. Die Moleküle und Atome geben diese überschüssige Energie anschließend frei oder vereinigen sich wieder mit einem freigesetzten Elektron und kehren so in ihren Grundzustand zurück. Es ist dieser Vorgang, die Emission, die die Polarlichter entstehen lässt. Unterschiedliche Wellenlängen sorgen dabei für die unterschiedlichen Farben. Wenn Sauerstoffatome in ihren Grundzustand zurückkehren, entsteht aus den überschüssigen Teilchen rotes, gelbgrünes und grünes Licht. Wenn Stickstoffmoleküle nach der Ionisierung wieder ein Elektron aufnehmen, entsenden diese blaues Licht, und wenn sie in ihren Grundzustand zurückkehren, wird rotes Licht abgegeben.

Ymers Augenbrauen – Midgards Wall
Ja, ich weiß, physikalische Vorgänge können in Schriftform langweilig wirken, doch ich kann garantieren, dass für uns Jungen und Mädchen, die wir in der Dunkelheit standen und den Tanz des Nordlichts beobachteten, dieses Ereignis ganz und gar nicht langweilig war. Ich habe vorher und nachher viele Nordlichter gesehen, doch nichts kann nur annähernd an das kosmische Schauspiel heranreichen, das sich an diesem Abend in den Sechzigern über unseren Köpfen entfaltete.

Es setzte wirklich die Phantasie in Gang – und wir waren nicht die Ersten, die bei diesem Anblick eine gewisse Beklommenheit und Demut empfanden. Unsere Vorfahren, die Wikinger, hatten ihre eigene Interpretation des Phänomens:

Als Odin und seine Brüder den enormen Urzeitriesen Ymer getötet hatten, bauten sie aus seinen leblosen Körperteilen die sichtbare Welt. In deren Zentrum legten sie Midgard an, die Welt der Menschen, und drumherum errichteten sie einen Wall zum Schutz vor Riesen und anderen Ungeheuern. Der Wall entstand aus Ymers Augenbrauen, und zuweilen kann man die Haare wie Lichter in der Ferne flimmern sehen – das sind die Lichter, die manche als Nordlichter bezeichnen.

Unsere Nachbarn im Westen, die Grönländer, haben eine nicht minder schillernde Erklärung von ihren Ahnen geerbt: Die alten Inuit wussten zu berichten, die Nordlichter seien tatsächlich die Seelen der Toten, die im Himmel Ball spielten.

Und dennoch – der Weltuntergang?
„Das ist ein Zeichen für den Weltuntergang“, sagte unser nervöser Klassenkamerad. Weder er noch wir anderen ahnten auch nur im Mindesten, dass seine Worte beinahe in Erfüllung gegangen wären.

Am 23. Mai 1967 machte sich in der amerikanischen Heeresleitung Panik breit. Der Kalte Krieg zwischen Ost und West hatte seinen Höhepunkt erreicht, als plötzlich die amerikanischen Radarsysteme zusammenbrachen. Die Amerikaner glaubten, es sei das sowjetische Militär, das ihren Radar blockierte, und waren überzeugt, ein sowjetischer Atomangriff auf die USA stünde unmittelbar bevor. Alle Alarmglocken schrillten, und man war schon mitten in den Vorbereitungen für einen massiven Vergeltungsschlag mit Atomwaffen, als ein kluger Kopf die Idee hatte, noch erst Wissenschaftler bezüglich möglicher atmosphärischer Störungen zu konsultieren. Astronomen, die kurz zuvor begonnen hatten, sich für die Sonnenaktivität zu interessieren, konnten mitteilen, dass es soeben eine massive Sonneneruption gegeben und ein heftiger Sonnensturm die Erde getroffen hatte. Der Sonnensturm war so kräftig gewesen, dass elektronische Geräte auf der ganzen Erde deswegen ausgefallen waren, einschließlich der amerikanischen Frühwarnsysteme.

Der Vergeltungsangriff wurde abgeblasen und damit die bevorstehende nukleare Katastrophe verhindert – doch nur um Haaresbreite.

Soweit ich mich erinnere, traten der heftige Sonnensturm und die daraus entstandenen spektakulären Nordlichter, die wir an besagtem Abend bewunderten, später auf als 1967, aber sicher bin ich nicht. Auf jeden Fall bin ich sehr froh, dass mein Klassenkamerad nicht als Prophet in die Geschichte einging.

Anker Eli Petersen

Neue Ausgaben am 3. und 14. Januar, und 28. Februar 2022

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Automatenmarken 2022**
Ausgabetag:	03.01.2022
Werte:	4 x 19,00 DKK
Format:	55,0 x 22,5 mm
Künstler:	Janus Guttesen
Drucktechnik:	Flexoprent
Druckerei:	Limo Labels, Dänemark

Probendruck

Neue Ausgabe:	**50 Jahre auf dem Thron**
Ausgabetag:	14.01.2022
Werte:	50,00 DKK
Nummern:	FO 971
Blockformat:	31 x 52 mm
Briefmarkenformat:	100 x 70 mm
Künstler / Gravüre:	Martin Mörck
Drucktechnik:	Stahldruck/Offset
Druckerei:	La Poste, Frankreich
Gebührensatz:	Eingeschriebener Brief
Andere Produkte:	Schwarzdruck und eine Mappe

Probendruck

Neue Ausgabe:	**William Morris 1871**
Ausgabetag:	28.02.2022
Werte:	61,00 DKK
Nummern:	FO 972
Briefmarkenformat:	65 x 44 mm
Block, Format:	93 x 70 mm
Design:	Kim Simonsen
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Bpost, Belgien
Gebührensatz:	Briefe nach Ausland, 101-250 g.

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Drehorte auf Kalsoy**
Ausgabetag:	28.02.2022
Werte:	19,00 und 29,00 DKK
Nummern:	FO 973-974
Briefmarkenformat:	56 x 25 mm
Fotos:	Jákup Brúsá
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Briefe innerhalb der Färöer und nach Ausland, 0-100 g.
Andere Produkte:	Selbstklebende Hefte mit 6 Briefmarken

Probendruck

Neue Ausgabe:	**Aurora Borealis**
Ausgabetag:	28.02.2022
Werte:	19,00 und 43,00 DKK
Nummern:	FO 975-976
Briefmarkenformat:	40 x 30 mm
Fotos:	Thomas Vikre und Árni Øregaard
Drucktechnik:	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printing, Frankreich
Gebührensatz:	Briefe und Maxi Briefe innerhalb der Färöer, 0-100 g

Layout: Posta Stamps. Vorderseite: Der 007-Bus in Tórshavn. Foto: Ólavur Frederiksen. 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