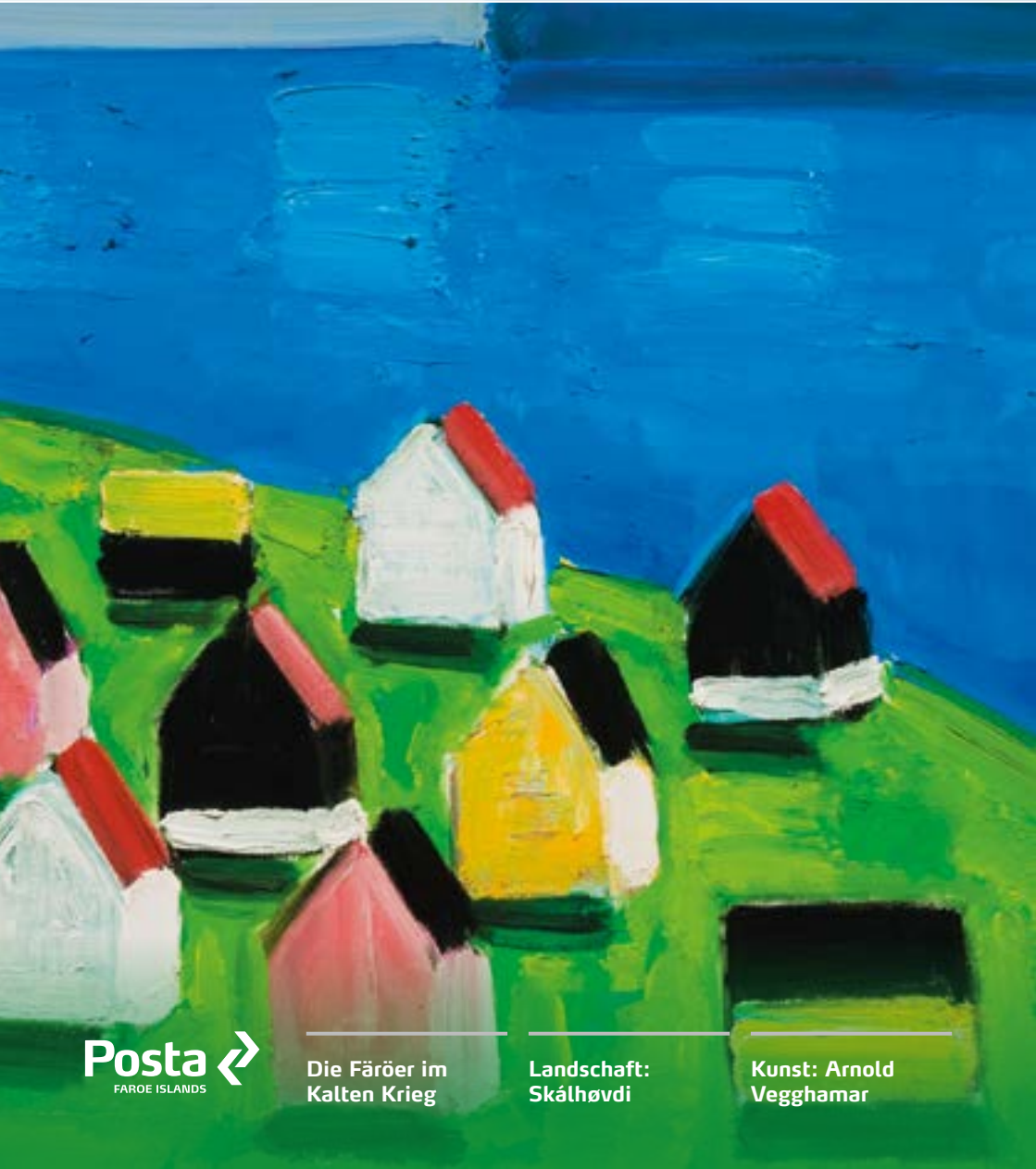
Posta Stamps

Färöer Nr. **53**

Oktober 2022



Posta
FAROE ISLANDS

Die Färöer im Kalten Krieg

Landschaft: Skálhøvdi

Kunst: Arnold Vegghamar

Automatenmarken 2023

Ortsteile auf Suðuroy

Auf der Ostseite der Insel Suðuroy liegt der ca. 7 Kilometer lange Trongisvágsfjørður. An diesem Fjord, der sich von Südosten nach Nordwesten erstreckt, liegen seit alters her die Siedlungen Froðba, Tvøroyri, Trongisvágur, Øravíkslíð und Øravík, die heute mehr oder minder zum größten Ort auf Suðuroy, der Kommune Tvøroyri zusammengewachsen sind.

Froðba

An der nordöstlichen Mündung des Fjords liegt die alte Siedlung Froðba, deren Wurzeln bis ins Mittelalter zurückreichen. Nach der örtlichen Sage soll Froðba der älteste Ort auf den Färöern sein – der Name geht angeblich auf den dänischen Sagenkönig Frode zurück, der dort eine Siedlung gegründet haben soll. Die Geschichte mit König Frode sollte man allerdings nicht für bare Münze nehmen. Der Name bezieht sich wahrscheinlich auf einen der ersten Siedler des Ortes und bedeutet so viel wie Frodes Ort oder Frodes Land. Froðba liegt in wunderschöner Natur im Flachland kurz vor dem Kap Froðbiarnípa. Am Strand entlang sind uralte Basaltsäulen zu sehen, die von heftiger vulkanischer Aktivität vor ca. 50 Millionen Jahren zeugen, als die Färöer entstanden.

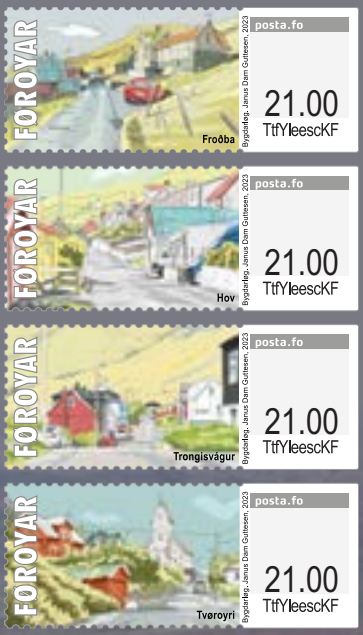
Das Motiv der Automatenmarke zeigt einen der alten Ortsteile von Froðba, uppi á Hamri, wo u. a. seinerzeit der bekannte färöische Dichter Poul F. Joensen wohnte.

Tvøroyri

Paradoxerweise ist Tvøroyri, das ebenfalls am Nordufer des Fjords zwischen Froðba und Trongisvágur liegt, die jüngste Siedlung. Das Gebiet war früher ein Teil der Gemarkung Froðbas, aber als der dänische Monopolhandel 1836 eine Filiale auf der Landzunge Tvøroyri errichtete, begann der Ort zu wachsen, vor

allem nach der Abschaffung des Monopolhandels 1856. Privatleute übernahmen das Handelsgeschäft, das im Laufe der Zeit um eine Reederei und eine expandierende Fischindustrie erweitert wurde. Um 1900 hatte Tvøroyri sich zu einem der größten Orte auf den Färöern mit der größten Fischindustrie entwickelt.

Das Motiv der Automatenmarke ist der sogenannte Kirkjubrekka, der Weg bergan zur Pfarrkirche, die ursprünglich in Froðba stand. Als sich die neue Siedlung bei Tvøroyri immer weiter ausdehnte, wurde 1856 entschieden, die alte Kirche hierher zu versetzen. Ab 1880 bis um 1900 verdoppelte sich die Einwohnerzahl in der Gemeinde, und daher beschloss man, eine neue und größere Kirche zu bauen. Diese Kirche wurde vom dänischen Architekten Viggo Bertram entworfen, der



Froðba
Foto: alamy.com

berücksichtigte, dass sie den Unbilden des färöischen Wetters mit starken Stürmen und ergiebigen Niederschlägen standhalten können musste. Das prägte die Architektur der Kirche: Das robuste Fachwerk wurde mit einem Fundament aus Basaltgestein verschraubt, das wiederum fest mit dem Felsgrund verbunden war. Man kann also sagen, dass die Kirche in Tvøroyri nach dem bekannten Gleichnis im Matthäus-Evangelium buchstäblich ein auf Fels gebautes Haus ist. Die Kirche wurde in Norwegen vorgefertigt und ab 1905 aufgestellt. 1908, drei Jahre später, konnte die schöne neue Kirche eingeweiht werden.

Trongisvágur

Am inneren Ende des Fjords liegt Trongisvágur, ebenso wie Froðba ein alter Ort, der mit Tvøroyri zusammengewachsen ist. In früheren Zeiten bestand Trongisvágur aus mehreren Ortsteilen entlang des Flusses Stórá, der durch den Ort verläuft und sich in den Fjord hinausschlängelt. Auf der Automatenmarke ist einer dieser Ortsteile namens í Húsgarði abgebildet.

In den letzten 40 Jahren hat sich Trongisvágur stark verändert. Am Stórá wurde eine Sporthalle gebaut und später ein Fußballplatz angelegt; neben den üblichen Erweiterungen von Bebauung und Infrastruktur gibt es dort nun auch einen Kindergarten, eine Schule und einen Campingplatz.

Die schöne Natur rundherum bietet unter anderem einen alten Kiefernwald mit Wanderwegen und an der Westküste hinter dem Ort beeindruckende geologische Formationen aus den ältesten vulkanischen Basaltschichten, die nur auf Suðuroy und den westlichsten Inseln Mykines und Vágar sichtbar sind. Südwestlich des Ortes liegt Rangabotnur mit seinen durch vulkanische Aktivität vor etwa 50 Millionen Jahren entstandenen Kohleflözen. Hier wurde vor knapp hundert Jahren Kohle abgebaut. Von Rangabotnur bis hin nach Drelnes an der Südseite des Fjords kann man immer noch Reste der Holzkonstruktion für die Seilbahn sehen, mit der Kohle aus den Minen zum Weitertransport hinuntergefahren wurde.

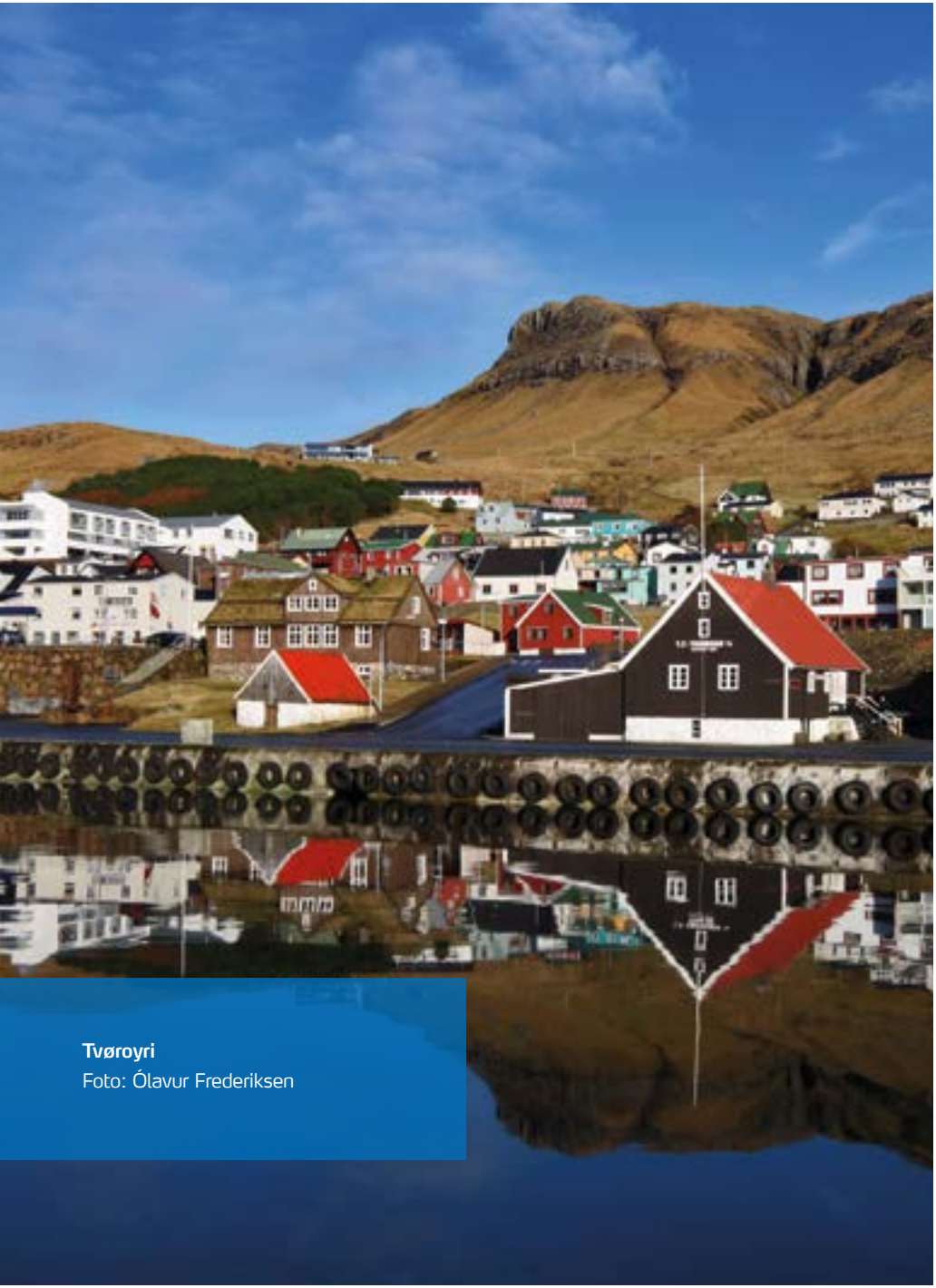
Hov

Auf der vierten und letzten Automatenmarke haben wir den Trongisvágsfjørður verlassen und befinden uns etwas weiter südlich im Ort Hov am Fjord Hovsfjørður. Hov ist ebenfalls ein uralter Ort, der bis in die Wikingerzeit zurückgeht und in der Färingersaga häufig als Heimatort von Havgrímur Illi genannt wird, dem Häuptling der südlichen Färöer. Hov bedeutet Tempel/Opferhaus, wo man in der Wikingerzeit den altnordischen Göttern opferte und huldigte. Über Havgrímur wird erzählt, er sei blótmaður mikil gewesen, also ein Mann, der große Opferhandlungen leitete.

In der Felswand oberhalb von Hov erheben sich am alten Weg gen Norden imposante Basaltsäulen aus der Zeit der vulkanischen Entstehung der Färöer. Westlich des Ortes liegt der große Wasserfall Foldaráfossur im Verlauf des Bachs Hová. Im Fjord vor Hov, in dem man seit den achtziger Jahren Lachs züchtet, liegt die kleine Insel Hovshólmur. Und an der Hafenanlage gibt es im alten Handelshaus ein kleines Museum mit Kunstgalerie und Café.

Auf der Automatenmarke ist im Hintergrund eben noch der Kirchturm zu erkennen. Die Kirche stand ursprünglich in Vágur, wurde aber 1942 nach Hov versetzt, nachdem Vágur 1939 eine größere Kirche erhalten hatte.

Anker Eli Petersen



Tvøroyri
Foto: Ólavur Frederiksen

Die Färöer im Kalten Krieg

Sornfelli vor 60 Jahren

Sornfelli - FO 993
Foto: Jákup Brúsá

Während des Zweiten Weltkriegs wurden die Färöer von Großbritannien besetzt. Im Laufe des Krieges legten die Briten einen Militärflughafen bei Sørvágur auf Vágar an sowie verteilt auf den Inseln mehrere Radarstationen, die die Gewässer und den Luftraum rund um die Färöer überwachten.

Die färöischen Radarstationen spielten eine wichtige Rolle für die arktischen Versorgungskonvois, mit denen vor allem amerikanisches Kriegsmaterial zu den sowjetischen Hafenstädten Murmansk und Arkhangelsk transportiert wurde.

Die Briten richteten auch eine sogenannte LORAN-Sendestation (Long Range Navigation) in Vágur auf Suðuroy ein, um auf dem Meer und im Luftraum genauer navigieren zu können.

Nach dem Krieg erhielt Dänemark das Souveränitätsrecht über die Färöer und Grönland zurück (Island hatte sich bereits 1944 ganz von Dänemark losgelöst). Die USA zeigten Interesse und boten die Übernahme des Betriebs der LORAN-Station auf den Färöern an. Aber Dänemark, klüger geworden nach ungünstigen Verträgen über die amerikanische Militärpräsenz auf Grönland, lehnte das Angebot ab und entschied, die Station 1946 selbst zu bemannen, obwohl man nicht über qualifiziertes Personal für diese Aufgabe verfügte.

Volksabstimmung 1946 – Autonomiegesetz von 1948

Dänemark erkannte, dass sich das Verhältnis zwischen Dänemark und den Färöern durch die Trennung während des Krieges verändert hatte. Im Laufe der fünfjährigen britischen Okkupation war der Wunsch nach einer größeren Selbstbestimmung auf den Inseln stärker geworden, und direkt nach Kriegsende wurden daher Verhandlungen über die künftige Stellung der Färöer im dänischen Reich und die politischen Befugnisse ein-

geleitet. Die Verhandlungen zogen sich hin, ohne dass sich die Parteien einigen konnten – auch untereinander waren die Färinger geteilter Meinung. Dänemark formulierte daher einen Vorschlag für eine Selbstverwaltung, der dem Løgting vorgelegt wurde. Doch selbst dann gelangte man nicht zur Einigkeit. Als Konsequenz setzte das färöische Parlament 1946 daher eine Volksabstimmung über die Frage an, ob die Färinger eine größere Autonomie oder eine Trennung von Dänemark wollten. Die Abstimmung ergab eine knappe Mehrheit für die Unabhängigkeit, wurde jedoch schnell von der dänischen Regierung annulliert. Stattdessen führte man 1948 das Autonomiegesetz ein, das größere Befugnisse für das färöische Løgting und die Landesregierung beinhaltete.

Als Dänemark 1949 Mitglied des Verteidigungsbündnisses NATO wurde, wurden die Färöer und Grönland automatisch Mitglieder. Das weckte auf den Färöern einiges Unbehagen. Doch auf die Frage des färöischen Abgeordneten Poul Niclassen, inwieweit damit die Vorlagepflicht der dänischen Regierung gegenüber dem Løgting in Bezug auf den Abschluss zwischenstaatlicher Verträge verletzt worden war, antwortete Premierminister Hans Hedtoft, es handele sich um ein politisches Traktat, das nicht unter die im Autonomiegesetz aufgeführte Vorlagepflicht fiele.

Dänemark verfügte nicht über die militärischen Ressourcen, um die nordatlantischen Teile des Reichs effektiv verteidigen zu können. Die Verteidigung der Färöer und Grönlands wurde daher SACLANT unterstellt, dem Atlantikkommando der NATO in den USA. Im Kriegsfall würden Truppen aus Großbritannien die direkte Verteidigung der Färöer übernehmen.

Færøernes Kommando

Zur Überwachung der Hoheitsgewässer, für den Fischereischutz und die Seenotrettung auf den Färöern richtete die dänische Marine 1951 den Marinedistrikt Färöer ein, aus dem später Færøernes Kommando wurde. Diese Aufgaben wurden zunächst mit den Schiffen bewältigt, über die man bereits verfügte. 1963 erhielt die Marine jedoch neue Fischereischutzboote der Thetis-Klasse, die speziell für nordatlantische

Sornfelli - FO 992
Foto: Jákup Brúsá

Verhältnisse gebaut und mit Alouette-Hubschrauber ausgestattet waren. Gleichzeitig wurde die neue Marinestation bei Hoyvíkstjørn am Rand von Tórshavn gebaut und 1965 in Betrieb genommen.

Das Interesse der NATO an den Färöern war in den ersten Jahren begrenzt. NATO-Flugzeuge konnten den Flughafen Vágar für Notlandungen nutzen, und der große Fjord Skálafjørður würde im Kriegsfall als Ankerplatz für NATO-Schiffe und U-Boote dienen.

LORAN C und Polaris-Raketen

Doch im Laufe der fünfziger Jahre und im Takt mit dem Technologiefortschritt im Kalten Krieg veränderte sich die strategische und taktische Bedeutung der Färöer aufgrund ihrer Lage mitten im Nordatlantik zwischen den beiden Hauptakteuren des Kalten Krieges, den USA und der Sowjetunion. Das Machtspiel der Supermächte entspann sich auf zahlreichen Ebenen: an Land, zur See und in der Luft. Der verstärkte militärische Verkehr erforderte Koordination und präzise Positionsbestimmungen. Ende des Jahrzehnts legte die US Coast Guard daher in aller Welt 30 LORAN-C-Sendestationen an. Eine dieser Anlagen war die Sendestation in Eiði im Norden von Eysturoy, die 1960 in Betrieb genommen wurde. Der Sender wurde mit Genehmigung der dänischen Regierung eingerichtet, von der US Coast Guard finanziert und von der dänischen Leuchtturmbehörde betrieben.

LORAN C Eiði mit seinem 190 Meter hohen Sendemast war ein Hauptsender, der unterstützt von im Nordatlantik verteilten Nebensendern eine erhebliche Verbesserung der Navigation und Positionsbestimmung für die NATO-Flotteneinheiten mit sich brachte, u. a. für Flugzeugträger, U-Boote und Militärflugzeuge. Besonders große Bedeutung hatte das System für die erste Generation der U-Boot-gestützten Polaris-Atomraketen, wegen deren begrenzter Reichweite die U-Boote im Europäischen Nordmeer operieren mussten, damit die Mittelstreckenraketen ihr Ziel in der Sowjetunion erreichen konnten.

Die militärische Bedeutung von LORAN C wurde jedoch schnell von der technischen Entwicklung eingeholt. Bessere Navigationssysteme, Satellitennavigation wie der militärische Vorgänger unserer heutigen GPS-Navigation waren genauer. Hinzu kam, dass die neueren Generationen der Polaris-Rakete eine doppelt so große Reichweite hatten, so dass die Polaris-U-Boote aus größeren Entfernungen als im Nordmeer eingesetzt werden konnten.

Radarstation auf dem Sornfelli

1963 konnten die Färinger feststellen, dass der Berg Sornfelli, der über dem Ende des Kaldbaksfjords nördlich von Tórshavn thront, auf seinem Gipfel mit zwei merkwürdig aussehenden weißen Kuppeln versehen worden war. Nach dreijähriger Bauzeit war die Radarstation auf dem Sornfelli mit der offiziellen Bezeichnung NATO Early Warning Station Site 09 endlich fertig.

In der einen Kuppel stand ein großer Horizontalradar und in der anderen ein ebenso großer Vertikalradar. 80 Meter tief im Berg selbst war ein Operationsbunker gebohrt worden, mit einem Schacht hinauf zu den zwei Radareinheiten, die den Radarbedienern zusammen ein dreidimensionales Lagebild von den nordatlantischen Gewässern und dem Luftraum vermittelten.

Weiter unten am Hang im „Nebeltal“ (Mjørkadalur) oberhalb von Kaldbaksbotnur baute man ein Verwaltungs- und Wohngebäude, das 1964 fertiggestellt wurde. Der Komplex hieß Flyvestation Thorshavn und unterstand der dänischen Luftwaffe, die für den Betrieb der Anlagen in der Station Sornfelli zuständig

Die Radarstation auf dem Sornfelli
Foto: Jákup Brúsá

war. Der Vertrag mit der NATO beinhaltete, dass Personal, Radarbediener, Techniker und Wartungsmannschaft dänisch sein sollten, obwohl die Radarstation explizit ein NATO-Projekt war. Aus unerfindlichen Gründen glaubte die dänische Regierung, dass dies das Vorhandensein der Radarstation für die färöische Bevölkerung leichter verdaulich machen würde.

Frühwarnsystem – aber für wen?

Aus der gängigen Literatur über die Radarstation auf dem Sornfelli geht hervor, dass diese eine Verlängerung der amerikanisch-kanadischen Frühwarnkette Distant Early Warning Line war, die die USA vor Angriffen durch sowjetische Bomber warnen sollte. In einem Artikel in der Zeitschrift Internasjonal Politik - Skandinavisk tidsskrift for internasjonale studier vom September 2020 macht der Militäranalytiker Esben Salling Larsen von der dänischen Militärakademie allerdings darauf aufmerksam, dass dies nicht unbedingt der Fall war.

Salling weist nach, dass Sornfelli in amerikanischen Quellen über die DEW Line nicht als Glied der Kette aufgeführt wird. Von 1961 bis 1965 wurde die DEW Line durch die ständige Anwesenheit von vier Kriegsschiffen mit Radar und vier Radarüberwachungsflugzeugen in der GIUK-Lücke, einer gedachten Linie von Grönland über Island bis Schottland, verlängert. Doch Sornfelli war, wie gesagt, kein Teil dieser Verlängerung.

Salling weist ferner nach, dass die Radarstation laut NATO-Quellen als Komponente des Luftverteidigungssystems NATO Air Defence Ground Environment (NADGE) eingerichtet wurde, einer Kette von Luftraumüberwachungsradars und Kontrollstationen, die man entlang der NATO-Außengrenze zur Sowjetunion von Norwegen bis zur Türkei anlegte. Dieses System sollte vor taktischen Angriffen gegen NATO-Truppen und Gebiete in Europa warnen. Im Rahmen dieser Erweiterung des Frühwarnnetzes der NATO war die Station auf dem Sornfelli eine der Anlagen, die erst gebaut werden mussten.

Zur selben Zeit wurde der färöische Luftraum im NATO-Zusammenhang vom NATO-Oberkommandierenden in Europa (SACEUR) übernommen, während der Oberkommandierende im Atlantik (SACLANT) weiterhin die militärische Verantwortung für die Gewässer um die Färöer trug.

Die Radarstation Sornfelli gehörte somit zum europäischen Abwehrsystem von Marine und Luftwaffe, das die U-Bootabwehr sowie den Kampf gegen die zum Schutz der U-Boote eingesetzten sowjetischen Schiffe und Luftwaffeneinheiten unterstützen sollte. Überwacht werden sollten auch Marschflugkörper und Seezielflugkörper mit niedriger Flughöhe, die Schiffe und Flugzeuge der NATO bedrohten. Nachdem die Radarstation in den achtziger Jahren ein neues dreidimensionales Radarsystem erhielt und die Möglichkeit,

Radarbilder von NATO-Radarflugzeugen zu empfangen und weiterzusenden, konnte man Raketen erfassen, die unter dem Radar flogen. Dadurch wurde die Station ein wesentliches Element der elektronischen Kriegsführung und konnte als Teil des NADGE-Systems laut Salling taktische Operationen hoher Priorität unterstützen.

Wegen der augenscheinlichen Beendigung des Kalten Krieges Ende der neunziger Jahre wurde die Radarstation auf dem Sornfelli 2007 geschlossen.

Inzwischen gibt es Pläne für ihre Wiedereröffnung – aber das ist eine andere Geschichte.

Anker Eli Petersen

Welcome to the 2022 SEPAC Promotion

This year SEPAC (Small European Postal Administration Cooperations) and WOPA+ are teaming up to offer you the chance to get your hands on a selection of fantastic stamps from twelve postal administrations for FREE!

To claim your gifts all you have to do is visit the website www.wopa-plus.com/sepac and follow a few simple and easy steps. Once completed, you will be sent a FREE package including stamps from the following countries:

Åland
Faroe Islands
Gibraltar
Greenland
Guernsey
Isle of Man
Jersey
Liechtenstein
Luxembourg
Malta
Monaco
Vatican City

For further information on the promotion and to claim your gifts, please visit the WOPA+ website

www.wopa-plus.com/sepac

Important note: Promotion running for a limited time, claim your gifts today to avoid disappointment!
Gifts shown are representative and subject to change depending on availability

Landchaft:
Skálhøvdi

An der Ostküste der Insel Sandoy steht ungefähr mittig eine der markantesten Landmarken der Färöer und trotzt dem tosenden Atlantik: das Kap Skálhøvdi, das die beiden Orte Skálavík im Norden und Húsavík im Süden voneinander trennt.

Skálhøvdi

Aussicht von Skálhøvdi über Skálavík

Fotos: Pól Sundskarð

Im topographischen Sinne ist ein høvdi die Bezeichnung für eine Landspitze, deren höchster Punkt ganz außen zum Meer hin liegt. Der Zahn der Zeit, Erosion und wiederholte Bergrutsche haben nach und nach am äußeren Rand genagt und eine Einbuchtung geschaffen, einen sogenannten *barmur* (Busen) mit senkrechten Felshängen. Dadurch entstand das charakteristische Kap, das die Ansicht von Skálhøvdi prägt.

In seinem Buch „*Søgur og søgubrot*“ erzählt Jóannes Dalsgaard, dass Skálhøvdi der letzte Ort auf Sandoy war, an dem es noch die alte färöische Schafrasse gab, bevor sie ausgerottet wurde. Die Mutterschafe auf Skálhøvdi hatten früher kleine aufrechte Hörner, was laut dem alten Schafhirten Pætur í Búð darauf zurückzuführen war, dass sie teilweise von der alten Rasse abstammten. Die Sage will außerdem wissen, dass vor langer Zeit „Großvögel“, also Trottellummen, Grylleisten und Alke in den Felswänden von Skálhøvdi brüteten. Doch nach einem großen Bergrutsch stürzte der gesamte Vogelfelsen hinab in den *Torvunøsbarmur*, und die Vögel verschwanden vom Felsen.

Der Ort Skálavík soll ursprünglich einen Sandstrand besessen haben, ebenso wie Húsavík auf der anderen Seite von Skálhøvdi. Nach einem Orkan, möglicherweise dem berüchtigten Lichtmess-Orkan von 1602, verschwand der Sand und stattdessen entstand ein sogenannter møl, also ein Strand aus Geröll. Einige bringen dieses Phänomen mit dem oben erwähnten Bergrutsch an Skálhøvdi in Verbindung, doch das ist kaum wahrscheinlich.

Das Geröll hat wohl schon immer dort gelegen, nur unter dem Sand begraben. Und es dauert sicher etwas länger und bedarf anderer Bedingungen, um die schönen Kiesel zu formen, aus denen der Strand von Skálavík und Skálhøvdi besteht. Sie wurden vermutlich bereits in der Eiszeit dort abgelagert, die auch Skálhøvdi und die Täler von Skálavík und Húsavík geschaffen hat.

Obwohl die Großvögel vom Felsen am Skálhøvdi verschwanden, konnten Männer aus Skálavík südlich von *Borðtangi* trotzdem noch die kleineren Papageitaucher jagen. Dort war eine Öffnung durch die Landzunge entstanden, so dass man bei Ebbe trockenen Fußes vom Strand unterhalb des „Busens" bis zu einem Platz an der Südseite gelangen konnte, von dem aus man die Vögel mit einer *fleygingarstong* fing, einer kescherähnlichen Stange mit einem Netz am Ende.

Skálhøvdi ist das Wahrzeichen von der Ort Skálavík. Foto: Ólavur Frederiksen

Im Meer direkt vor dem Kap liegt auch eine Klippe, die umgangssprachlich *Flidnasker* heißt, weil sie mit Napfschnecken (*patella vulgata*, auf Färöisch *fliða*) besetzt war. Hier pflegte man sie zu sammeln, um sie als Köder für die Küstenfischerei zu verwenden.

Skálhøvdi ist das Wahrzeichen von Skálavík. Ein imposantes Stück Natur und Geologie, dessen Dimensionen am besten vom Boot aus zu erleben sind. Ein Besuch ist unbedingt empfehlenswert, wenn man das Glück haben sollte, sich in der Gegend aufzuhalten.

Anker Eli Petersen

Meister der Farben

Arnold Vegghamar

Skýming, 1993

Bygd, 2007

Das klare Blau und Grün von Berg und Gras zittern in den gelben und roten Strahlen der untergehenden Sonne.

Dieses großartige Naturerlebnis wird mit voller Kraft und in dramatischer Farbenpracht im Gemälde *Skýming* (Dämmerung) von 1993 vermittelt. Der Meister, der dieses Werk erschaffen hat, ist Arnold Vegghamar. In Stil und Motiven ist er so einzigartig, dass das Publikum beim Anblick seiner Werke selten über den Urheber rätselt. Seinen wiedererkennbaren Stil erzielt der Maler, indem er einer klassischen färöischen Landschaftsmalerei eine besondere Perspektive verleiht und in vielen Fällen sehr nah an das Motiv herangeht, ebenso wie er mit einem ungewöhnlich leuchtenden Kolorit arbeitet.

Der Kunstmaler Arnold Vegghamar wurde 1937 in Viðareiði geboren. Als Maler ist er Autodidakt, der bereits in den Fünfzigern mit seinem künstlerischen Wirken begann und 1957 an der Ausstellung Ólavsøkuframsýningin teilnahm. Anschließend besuchte er die kurzlebige, aber wichtige Kunstschule, die die Pioniere des Modernismus, Ingálvur av Reyni, Jack Kampmann und Janus Kamban im Winter 1958/59 betrieben. Vegghamar absolvierte eine Lehre als Goldschmied, arbeitete einige Jahre lang in diesem Beruf und malte gleichzeitig. Inzwischen widmet er sich aber seit vielen Jahren im Atelier in seinem Haus in Viðareiði ganz der Malerei.

2010 fand im färöischen Kunstmuseum Listasavn Føroya eine große Einzelausstellung mit älteren und neueren Werken Arnold Vegghamars statt. Dort erhielt man einen Überblick über die markante Entwicklung in Vegghamars Malerei in Richtung einer immer radikaleren Vereinfachung und Abstraktion der Landschaftsmotive, die zu Beginn des neuen Jahrhunderts zunehmend an Fahrt gewinnt. Diese Bilder erscheinen beinahe primitiv in der Kühnheit ihres Aufbaus und ihrer Farbwahl mit wenigen, aber starken Farben und einer kraftvollen, vereinfachten Flächenmalerei. Im Laufe seiner zahlreichen Jahre im

Dienste der Kunst hat Arnold Vegghamar seine Ausdrucksform von einer naturalistischen Landschaftsmalerei und einem stark koloristischen Expressionismus hin zu einem verhältnismäßig einfachen und prunklosen Stil entwickelt, in dem er das altbekannte Thema des Ortes am Meer inspiriert von seiner eigenen Umgebung in und um Viðareiði neu interpretiert. Dieses Motiv hat er wieder und wieder gemalt und vereinfacht, bis es in den ikonischen Bildern mündete, die heute in vielen Häusern hängen. Wie wir in einem Gemälde wie *Bygd* (Ort) von 2007 sehen, ist das Motiv naivistisch dargestellt mit Häusern ohne Türen, Fenster oder andere realistische Details. Die roten, gelben und schwarzen Hütten sind beinahe willkürlich auf die Bildfläche gesetzt wie schwebende Legosteine über einem grünen Grund, der Gras darstellt. Außerdem sehen wir Meer, Himmel und Berge. Diese Bausteine gehören zu den Grundelementen von Arnold Vegghamar, die er immer wieder auf unterschiedliche Weise in einer offenbar unendlichen Reihe von Kombinationen zusammensetzt.

Trotz der fröhlichen, leuchtenden Farben in Arnold Vegghamars Bildern können sie ernst und geheimnisvoll wirken: Die Landschaftsbilder sind in der Regel menschenleer ohne anderes Leben als das, was die Natur hergibt. Im Gegensatz dazu erscheinen die bonbonfarbenen Steine in den Bergen und am Strand quicklebendig, fast als seien sie von übernatürlichen Wesen bevölkert. Dies gibt Vegghamars Bilderwelt einen prägenden Zusammenhang, der durch die Horizontlinie und die Bergsilhouette, die sich durch die visionären Landschaftsschilderungen schlängeln, noch zusätzlich betont wird.

Kinna Poulsen, Cand.mag. in Kunstgeschichte und Kunstrezensentin

NEUE AUSGABEN AM 20. FEBRUAR 2023

Neue Ausgabe:	**Sornfelli vor 60 Jahren**	**Landschaft: Skálhøvdi**	**Kunst: Arnold Vegghamar**
Ausgabetag:	20.02.2023	20.02.2023	20.02.2023
Werte:	31,00 und 61,00 DKK	21,00 und 31,00 DKK	21,00 und 47,00 DKK
Nummern:	FO 992-993	FO 994-995	FO 996-997
Briefmarkenformat:	30 x 40 mm	30 x 40 mm	30 x 35 mm
Blockformat:	84 x 64 mm		
Fotos/Künstler:	Jákup Brúsá	Pól Sundskarð	Arnold Vegghamar
Drucktechnik:	Offset	Offset	Offset
Druckerei:	Bpost, Belgien	Bpost, Belgien	Cartor Security Printers, Frankreich
Gebührensatz:	Brief und Maxibrief Ausland, 0-250 g.	Brief Inland und Ausland, 0-100 g.	Brief und Maxibrief Inland, 0-250 g.
Andere Produkte:		Selbstklebendes Heft mit 2x3 Briefmarken und 2 Postkarten	2 Plakaten

Neue Ausgabe:	**Automatenmarken 2023: Orte auf Suðuroy**
Ausgabetag:	20.02.2023
Werte:	4 x 21,00 DKK
Format:	55,0 x 22,5 mm
Künstler:	Janus Dam Guttesen
Drucktechnik:	Flexo-druck
Druckerei:	Limo Labels, Dänemark

Die Briefmarken sind nur Probendruck und nicht unbedingt endgültige.

Neue Produkte können 2 Wochen vor dem Erscheinungsdatum in unserem Webshop vorbestellt werden.

Layout: Posta Stamps
Startseite: Ort
Foto: Arnold Vegghamar
Druckerei: TrykTeam, Danmark
ISSN 1603-0036

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Färöer

Tel. 00 298 346200
stamps@posta.fo
de.stamps.fo

@FaroeIslandsStamps
@faroeislandsstamps
@FaroeseStamps