Posta Stamps

Färöer Nr. **56**

Oktober 2023

Posta
FAROE ISLANDS

Automatenmarken 2024

Peter Pan auf Tindhólmur

Kohlebergbau auf den Färöern

Automatenmarken 2024:
Küstenfischereiboote

Küstenfischerei war seit der Besiedelung der Färöer immer ein wesentlicher Teil der Überlebensstrategie.

Küstenfischereiboote

Landwirtschaft allein reichte nicht aus, um die Bevölkerung zu ernähren, so dass die Versorgung mit Lebensmitteln durch die Jagd auf Seevögel und Wale und nicht zuletzt durch die Fischerei in heimischen Gewässern ergänzt werden musste.

Wichtigstes Hilfsmittel für diese Fischerei war das traditionelle färöische Ruderboot – eine Art Wikingerschiff in Miniausgabe, das gerudert oder gesegelt werden konnte. Das Boot wurde in verschiedenen Größen gebaut, definiert durch die Anzahl Ruder, die es führen konnte. Zwei bis zwölf waren möglich, wobei man mit einem Mann pro Ruder rechnete. Die beiden üblichsten Größen waren *áttamannafar* für acht Ruderer und *tíggjumannafar* für zehn Ruderer. Die Boote und ihre Nutzung waren in der Regel Gemeinschaftsprojekte eines Ortes oder größerer Bauernhöfe.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann man mit der eigentlichen Meeresfischerei mit Fischereifahrzeugen. Dadurch wandelten sich die Färöer von einer mittelalterlichen Gesellschaft aus Bauern und Jägern zu einer Fischereination.

Küstenfischereiboote
Künstler: Janus D. Guttesen

Doch die Küstenfischerei fand weiterhin statt, wenn auch in geringerem Maße, zur Ergänzung für den Haushalt und als zusätzliches Einkommen.

Ab Beginn des 20. Jahrhunderts wurden die traditionellen Boote nach und nach mit Motoren ausgerüstet, so dass keine größere Mannschaft mehr benötigt wurde, sondern die Boote von ein oder zwei Männern gefahren werden konnten.

Das motorisierte Boot nannte man *installeringur* und wurde zum Prototypen für das heutige Färöboot, wie es auf der ersten Automatenmarke abgebildet ist. Das Boot auf der Marke heißt *Greipan* TN 188, ein sieben Meter langes Färöboot von Bootsbauer Jóan Petur Clementsen mit Heimathafen Hoyvík, Baujahr 2018.

Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurden aus Holz gebaute *deksbátur* (Decksboote, Kutter) eingeführt. Diese größeren Boote hatten Laderäume und konnten größere Fangmengen aufnehmen als das Färöboot. Das Decksboot auf der zweiten Automatenmarke ist die *Torvanes* FD 52 mit Heimathafen Eiði. Der 18,7 Meter lange Kutter mit 49,16 Brutto- und 19,54 Nettoregistertonnen wurde 1968 auf der dänischen Werft Ærøskøbing Skibs- og Bådebyggeri gebaut.

Eine natürliche Weiterentwicklung des Holzkutters war der Stahlkutter, der auf der dritten Automatenmarke zu sehen ist. Dies ist die *Jóannes* SA 6 aus Sandur – 10,79 Meter lang mit 14,91 Brutto- und 3,76 Nettoregistertonnen von der norwegischen Werft Svenor Industri & Skibsservice, Baujahr 1977.

Der jüngste Neuzugang für die gewerbliche Küstenfischerei und die Freizeitfischerei ist das Glasfaserboot. Solche Boote findet man auf den Färöern heute in vielfältiger Auswahl, denn sie eignen sich ideal für die Küstenfischerei. Das Motiv der vierten Automatenmarke ist die *Lilja* VA 72 mit Heimathafen Sandavágur. Die Lilja von 1993 ist 12 Meter lang, hat 6,3 Brutto- und 1,8 Nettoregistertonnen und stammt von der kanadischen Werft Provincial Boat Marine.

Anker Eli Petersen

Färöboot - Olevina
Foto: Ingi Sørensen

100 Jahre Dronning
Alexandrines Hospital

Die Bezeichnung Hospital geht ursprünglich auf die mittelalterlichen Herbergen zurück, in denen die Unglücklichen, die an der hochansteckenden Lepra erkrankt waren, von der übrigen Gesellschaft isoliert wurden.

Das erste Hospital - Argir

Und genau das war der Zweck des ersten Hospitals auf den Färöern. Im Laufe des Mittelalters verbreitete sich die Lepra überall in Europa, auch die Färöer blieben von dieser Plage nicht verschont. Dies geschah in der katholischen Zeit, als der Bischofssitz und größte Machtfaktor der Färöer in Kirkjubøur im Süden Streymoys lag. Auf Initiative der katholischen Kirche wurde das Hospital auf ihrem isolierten Grundbesitz in Argir südlich von Tórshavn errichtet.

Die Isolierung der Kranken funktionierte: Ihre Zahl verringerte sich immer weiter, und die schlimme Pockenepidemie, die 1709 auf den Färöern ausbrach, raffte die übrigen Patienten in der Kolonie beinahe alle dahin. Nur drei waren zwischen 1723 und 1736 noch vor Ort, und 1752 starb der letzte lepröse Patient auf den Inseln.

100 Jahre Dronning Alexandrines Hospital
Künstler: J. Waagstein 1943
Design: Posta

Landchirurg/Physikus

Es waren jedoch nicht nur die an Lepra Erkrankten, mit denen die Färöer im Laufe der Jahrhunderte zu kämpfen hatten.

Gewöhnliche Krankheiten, Verletzungen und die Exponiertheit der isolierten Bevölkerung in Bezug auf Epidemien führten dazu, dass man es früher als im restlichen Königreich für erforderlich hielt, besoldete Chirurgen auf den Inseln anzustellen. Bereits 1584 finden wir den ersten dokumentierten „Barbier" (Chirurgen). Jahrhundertelang gab es nur diesen einen Arzt, der die gesamten Färöer als sein Wirkungsfeld hatte. Brauchte man ärztliche Hilfe, musste man entweder nach Tórshavn gebracht werden, den Chirurgen mit dem Boot abholen oder auf den nächsten Ortsbesuch des Arztes warten.

Es versteht sich von selbst, dass es keinerlei professionelle Pflege im Krankheitsfall gab, die über die eigentliche Sprechstunde oder Operation hinausging.

Das zweite Krankenhaus – Færø Amts Hospital

Deshalb war es eine höchst notwendige Maßnahme, dass man im Jahre 1829 endlich das Færø Amts Hospital am Rande von Tórshavn baute – ein kleines Krankenhaus mit angeblich nur sieben Betten, aber doch ein Schritt in die richtige Richtung. „Das alte Krankenhaus", wie es im Volksmund hieß, war fast ein Jahrhundert lang in Betrieb. In den 1870er Jahren wurde ein kleineres zusätzliches Gebäude mit dem bezeichnenden Spitznamen „Zelle" errichtet, das für psychiatrische Patienten gedacht war. Obwohl gewisse Verbesserungen vorgenommen wurden, waren die Zustände kümmerlich. Platzmangel trotz sporadischer nachträglicher Erweiterungen, fehlendes Personal und Unterfinanzierung waren im alten Hospital während seiner ganzen aktiven Zeit an der Tagesordnung.

Dronning Alexandrines Hospital, 1924, vom Meer aus gesehen
Foto: Das Nationalmuseum der Färöer

1842 wurde der Ärztestab auf zwei Ärzte aufgestockt, als der erste ausgebildete färöische Arzt, Napoleon Nolsøe, neben dem Landchirurgen angestellt wurde. 1852 wurde er Bezirksarzt in Tvøroyri, und nach und nach kamen zwei weitere Bezirksärzte hinzu, einer in Klaksvík und einer in Vestmanna. Doch erst 1897 wurden die ersten Krankenschwestern, dänische Diakonissen, dem Krankenhaus und der häuslichen Pflege zugewiesen. Zur Aufgabe der Diakonissen gehörte es auch, färöische Mädchen zu überreden, ihr Leben in den Dienst der Krankenpflege zu stellen. Nach 1910 gingen die ersten jungen Färingerinnen nach Dänemark, um sich dort zu Krankenschwestern ausbilden zu lassen. 1920, zehn Jahre später und vier Jahre vor der Stilllegung von Færø Amts Hospital, wurde ein Ausbildungsgang für Krankenschwestern vor Ort auf den Färöern eingerichtet, der von den Diakonissen und dem medizinischen Oberarzt am Hospital geleitet wurde.

Zwei örtliche Privathospitäler und ein Tuberkulosesanatorium

1898 wurde auf private Initiative ein kleines Krankenhaus mit acht Betten in Klaksvík gegründet. Sechs Jahre später erhielt Tvøroyri auf Suðuroy ein entsprechendes Hospital mit zwölf Betten. Beide Häuser wurden seitdem laufend ausgebaut und fungieren heute als regionale Einheiten im färöischen Krankenhauswesen.

Damals erlebten die Färöer eine massive Verschlimmerung der Tuberkuloseepidemie, die weltweit herrschte. Aus diesem Grund baute man 1908 ein Tuberkulosesanatorium mit 32 Betten in Hoydalar nördlich von Tórshavn.

Dronning Alexandrines Hospital

1924 wurde das alte Færø Amts Hospital schließlich geschlossen und der gesamte Krankenhausbetrieb in das neu erbaute Dronning Alexandrines Hospital mit 65 Betten verlegt. Zeitgleich machten die ersten auf den Färöern ausgebildeten Krankenschwestern ihren Abschluss.

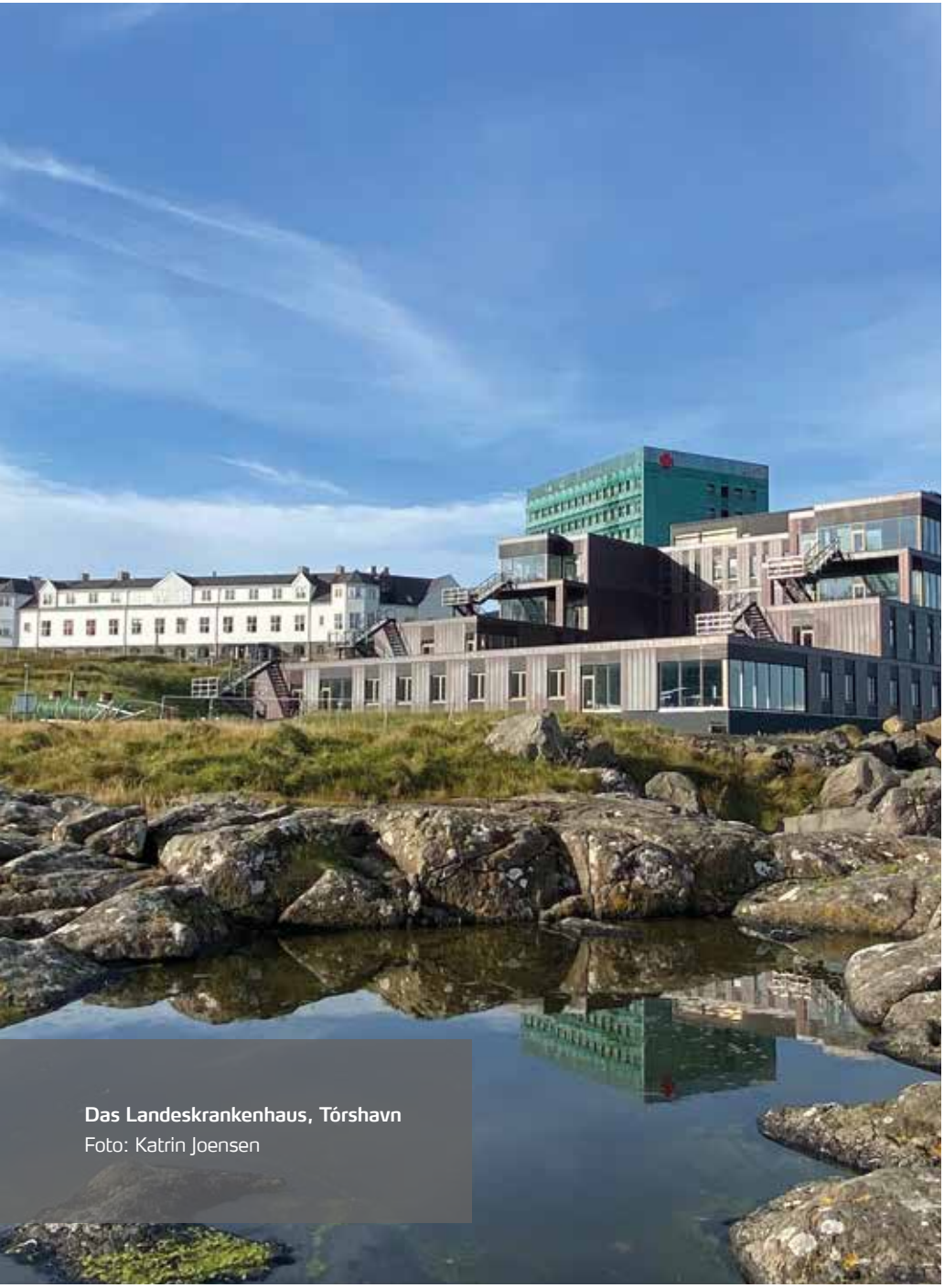
Obwohl das neue Landeskrankenhaus eine erhebliche Erweiterung der Kapazitäten bedeutete, war von Anfang an klar, dass der Platz nicht ausreichen würde. Die Tuberkuloseepidemie wütete immer noch auf den Inseln, weshalb man bereits 1927 eine TBC-Station mit 20 Plätzen im Anschluss an das Hospital baute. 1952 wurde eines der TBC-Gebäude (auf der Briefmarke links) in eine Pflegeabteilung für chronisch Kranke umgewandelt.

1962 wurde das Sanatorium in Hoydalar geschlossen, stattdessen wurde neben dem Krankenhaus ein neues Gebäude für die TBC- und Pflegestation errichtet.

1967 wurde das Hospital nochmals um ein hohes Gebäude erweitert und die Kapazität damit zusätzlich erhöht.

In den Jahren danach wurde die Anlage um einen weiteren Teil ergänzt, der weder auf der Briefmarke noch auf dem Bogen zu sehen ist: Psychiatrie, weitere Betten, Verwaltung und Personalwohnungen. Doch da dies über den Rahmen der aktuellen Briefmarkenausgabe hinausgeht, wollen wir uns nicht näher damit beschäftigen – nur erwähnen, dass wir bereits große Fortschritte gemacht haben, seitdem J. Waagstein 1943 auf dem Hang gegenüber saß und „das neue und schöne Krankenhaus in Tórshavn“ auf die Leinwand bannte.

Anker Eli Petersen



Das Landeskrankenhaus, Tórshavn
Foto: Katrin Joensen

Die Unterwasserverbindung nach Sandoy

Der Sandoy-Tunnel

Der Sandoy Tunnel
Künstler: Edward Fuglø
Fotos: Ólavur Frederiksen

Eines der berüchtigtsten Gewässer zwischen den färöischen Inseln ist der Skopunarfjørður – der Sund, der Streymoy und Sandoy/Hestur voneinander trennt und für seine starken Gezeitenströme und zeitweise heftigen Windböen bekannt ist.

An der schmalsten Stelle zwischen den Inseln ist der Sund etwa 5,5 km breit. Obwohl das färöische Wort fjørður vor allem Fjord bedeutet, wird es in bestimmten Fällen auch für einen Sund oder Belt verwendet, also eine schmale Wasserstraße zwischen Inseln, die an beiden Seiten offen ist.

Namensgebend für den Skopunarfjørður ist Skopun, der nördlichste Ort auf Sandoy. Der Sund gilt üblicherweise als Trennlinie zwischen den Nordinseln und den Südinseln, zu denen Sandoy, Hestur, Skúvoy, Stóra Dímun und Suðuroy gehören. Wenn Färinger von Nordfjord bzw. Südfjord sprechen, meinen sie damit die Inseln auf der jeweiligen Seite dieser Trennlinie, die ebenfalls die beiden großen Sprachgebiete in Nordfjord- und Südfjorddialekt unterteilt. In geringerem Maße gibt es auch einige kulturelle Unterschiede zwischen den Regionen.

Historisch gesehen gab es nie eine Möglichkeit, den Sund zu umgehen. Wollte man von den Nord- zu den Südinseln oder umgekehrt, musste man den Skopunarfjørður überqueren. Das geschah entweder ab Tórshavn oder Kirkjubøur/Velbastaður auf der Streymoy-Seite nach Skopun bzw. zu den östlichen Orten auf Sandoy oder weiter an Sandoys Ostküste entlang nach Suðuroy.

Die Fährverbindung nach Sandoy, die ursprünglich ab Tórshavn ging, führte in den letzten Jahrzehnten vom Fähranleger Gamlarætt zwischen Velbastaður und Kirkjubøur zum Hafen von Skopun. Diese Verbindung war immer von gewissen Unregelmäßigkeiten geplagt, vor allem im Winter aufgrund der Wetter- und Strömungsbedingungen im Sund.

Der Sandoy-Tunnel

Daher war es eine Erleichterung, als man sich von politischer Seite entschied, einen Unterseetunnel unter dem Skopunarfjørður nach Sandoy zu bauen.

Die Vorbereitungen für den Tunnelbau begannen 2016. Der Tunnel sollte vom alten Fähranleger *Gamlarætt* auf Streymoy nach Traðardalur zwischen Skopun und Sandur auf Sandoy führen. Nach den einleitenden Vorbereitungen begannen 2019 die Bohrungen und Sprengungen für die Tunnelröhre von beiden Ausgangspunkten aus. Am 3. Februar 2022 erfolgte der Tunneldurchstich, seitdem arbeitet man am Bau der Fahrbahn. Der Sandoy-Tunnel war vollständig fertiggestellt und wurde am 21. Dezember 2023 für den Verkehr freigegeben.

Der Sandoy-Tunnel ist 10,8 km lang, 9,5 Meter breit, und sein tiefster Punkt liegt 147 Meter unter dem Meeresboden.

Die maximale Steigung im Tunnel beträgt 5%.

Ein Trittstein zum Endziel

Der Sandoy-Tunnel bedeutet ein enormen Fortschritt für die färöische Infrastruktur – und insgesamt eine gewaltige Erleichterung für die Menschen auf Sandoy, die sich endlich aus der Abhängigkeit vom launischen Skopunarfjørður lösen können. Doch er ist auch ein wichtiger Trittstein auf dem Weg zum Endziel: noch einen Unterseetunnel zwischen Sandoy und Suðuroy anzulegen und damit alle färöischen Hauptinseln durch Straßen miteinander zu verbinden. Aktuell liegt noch kein endgültiger politischer Beschluss für den Bau des Suðuroy-Tunnels vor.

Anker Eli Petersen

Der Sandoy-Tunnel, Gamlarætt
Foto: Ólavur Frederiksen

Drehorte: Peter Pan auf Tindhólmur

Drehorte: Peter Pan auf Tindhólmur
Foto: Andrija Ilic

Auch in alten Geschichten können wir uns wiedererkennen. Und falls wir sie vergessen sollten, werden wir bestimmt an sie erinnert. Nicht nur durch gedruckte Bücher, sondern auch in digitaler Form durch Filme und Musik.

Obwohl die heutigen Medien als oberflächlich gelten, können sie alte Geschichten dennoch zum Leben erwecken. Und das ist gut, denn diese haben jene Tiefe, die das aktuelle Geflimmer selten erreicht, und genau deshalb brauchen wir sie. Und sei es nur, um innezuhalten und das Leben einen kurzen Moment lang in Perspektive zu setzen.

Ein Beispiel hierfür ist die Erzählung vom Jungen Peter Pan, der nicht erwachsen werden wollte. Bekanntester Vertreter aus der Musikwelt ist Michael Jackson, der sein Anwesen in Anlehnung an die literarische Märcheninsel Neverland nannte.

Ursprung dieser Geschichte ist die fiktive Figur Peter Pan, die der Schotte Sir James Matthew Barrie (1860 - 1937) erstmals 1902 beschrieb und 1904 für sein Bühnenstück Peter Pan, oder der *Junge, der nicht erwachsen werden wollte* verwendete. 1911 verfasste Barrie daraufhin den Roman Peter and Wendy. Für die jüngste Verfilmung von Disney wurde das Nimmerland nach Tindhólmur auf den Färöern verlegt, wo man Peter und Wendy nun über die Landschaft gleiten sehen kann.

Unter dem Titel *Filming Locations* (Drehorte) ist Tindhólmur das jüngste Motiv auf färöischen Briefmarken von Posta.

Eine Variante desselben Grundthemas wie bei Barrie sehen wir auch beim deutschen Schriftsteller Günter Grass in seiner Blechtrommel von 1959, wo *der Junge Oskar nicht älter werden will*. Dieser Roman um das Festhalten an der Kindheit wurde ebenfalls verfilmt.

Die märchenhafte Geschichte von Peter Pan entwickelte sich zu einer weltbekannten Ikone, als Disney 1953 einen

abendfüllenden Zeichentrickfilm daraus machte. Obwohl dieser Film weltweit stilistische Maßstäbe setzte, war der Roman bereits vorher für Filme und Musicals adaptiert worden. Doch im Bekanntheitsgrad blieb Disneys Film unübertroffen.

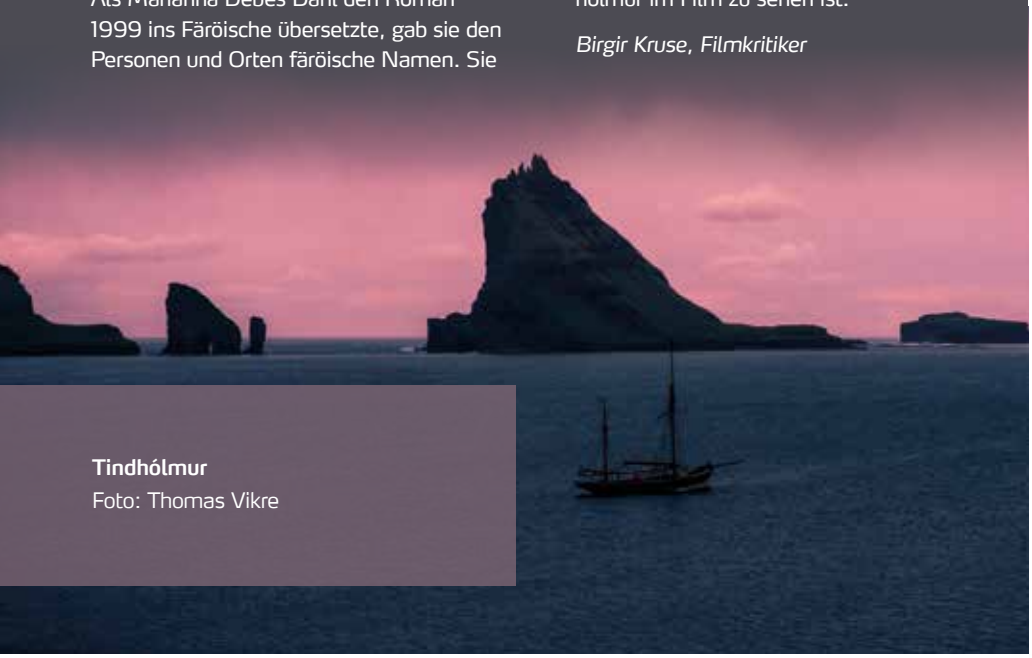
Dasselbe gilt heute für Disneys Fantasy- und Märchenfilm Peter Pan & Wendy in der Regie von David Lowery. In den Rollen als Wendy und Peter sehen wir Ever Gabo Anderson und Alexander Molony, die jetzt im Film über die Färöer fliegen.

Erwachsene und vielleicht vor allem Teenager können sich in dieser Coming-of-Age-Geschichte über entschwundene Kinderjahre freuen, der Film ruft aber auch kritische Stimmen auf den Plan, die der Meinung sind, dass er Eskapismus und die Flucht aus dem Alltag und einer problematischen Realität propagiert.

Als Marianna Debes Dahl den Roman 1999 ins Färöische übersetzte, gab sie den Personen und Orten färöische Namen. Sie verwies darauf, dass *„die meisten Menschen die Geschichte über Peter Pann, Vónbjørt und alle anderen Kinder kennen. Heute vielleicht am besten aus Disneys Zeichentrickfilmen, Comics und anderen verkürzten Ausgaben. Das hier ist das ursprüngliche Buch über Peter Pann, den Jungen, der nicht erwachsen werden wollte. Im selben Moment, in dem seine Freundin, seine álvavina Klombru-Glint durch das Fenster in Vónbjørts Schlafzimmer fliegt, wird alles magisch. Die Kinder kommen ins Gyklaland, sehen Meerjungfrauen an der Küste spielen und kämpfen gegen den Piratenkapitän Húk und seine Mannschaft.“*

Nach den früheren Filmaufnahmen für James Bond in Kallurin auf der Nordinsel Kalsoy wurde das Märchen von Peter Pan und Wendy Darling westlich von Vágar gedreht, so dass nun auch Tindhólmur im Film zu sehen ist.

Birgir Kruse, Filmkritiker



Tindhólmur
Foto: Thomas Vikre

Die färöische
Kohlebergbau

Touristen, die die Färöer im Sommer besuchen, sind oft überrascht davon, wie grün die Inseln sind. So grün, dass es fast ergreifend ist. Darüber hinaus liegen die Inseln so nah beieinander, dass der erste Anblick ein besonders überwältigendes Erlebnis ist, im Landeanflug ebenso wie von See aus.

Kohlebergbau in Hvalba
Altes Foto: Fotograf unbekannt.
Foto, Kohle: Trygvi B. Árting

Das Foto stammt aus den 1960er Jahren und zeigt zwei Brüder aus Hvalba, Erhardt und Simon Næs.

Unter der grünen Oberfläche verbirgt sich Basalt, Gestein von erloschenen Vulkanen. Die südlichste Insel Suðuroy hat eine besondere Geschichte, denn dort kann man mit eigenen Augen Gebirgs- und Landformationen aus der Zeit sehen, in der die Färöer als Inselland entstanden sind.

Suðuroy ist auch die einzige Insel, auf der es so große Kohlevorkommen gab, dass dort eine Kohlenmine betrieben wurde. Heute ist der Kohlebergbau auf Suðuroy mehr Kultur als Gewerbe, doch Spuren des Bergbaus finden sich immer noch vielerorts, und es gibt weiterhin ein aktives Bergwerk in Hvalba, auch wenn die Tätigkeit dort sehr begrenzt ist.

Die ersten Informationen, die uns über Versuche mit dem Kohlebergbau auf den Färöern vorliegen, sind knapp 300 Jahre alt und stammen aus dem Jahr 1733. Es sollte beinahe ein halbes Jahrhundert vergehen, bis der Kohlebergbau in Hvalba 1778 an Fahrt aufnahm. Zu dieser Zeit gab es nicht viele Färinger. Bei der Volkszählung 1801 lebten nur 5.000 Menschen auf den Inseln, und diese beschäftigten sich hauptsächlich mit Torf, weshalb das Interesse an Kohle gering war. Ausländische Investoren wie zum Beispiel Dänen sahen dagegen Möglichkeiten in der Kohlegewinnung und waren auch interessiert an der Produktion von Kohlenteer. Schweden hofften, in den färöischen Bergen kostbare Erze zu finden.

Diese Hoffnungen waren so groß, dass die einflussreiche Schwedin Christina von Post, die als Künstlerin in Paris arbeitete, zusammen mit Investoren aus Frankreich eine französische Gesellschaft gründete, die 1875 die Kohlenrechte auf Suðuroy erwarb. Auf Suðuroy wurde Christina von Post meist „*Kolafrúan*“ (die Kohlenfrau) genannt, weil sie so viel Geld in Kohle investierte. Die Investoren waren so überzeugt davon, dass es in den Kohleminen von Suðuroy Zink, Kupfer und Eisen gab, dass sie eine große Summe für die Rechte zum Kohleabbau zahlten. Es muss eine große Enttäuschung für sie gewesen sein, dass auf Suðuroy nie Erze gefunden wurden. Als Christina von Post 1917 starb, war sie bettelarm.

Die Aktivität in den Kohleminen auf Suðuroy schwankte im Laufe der Zeit. Die Weltwirtschaft wirkte sich auch auf den Färöern aus, und der Börsenkrach an der Wall Street 1929 führte auf den Inseln wie andernorts in der Welt zu hoher Arbeitslosigkeit. Mit Hilfe örtlicher Arbeitskräfte gelang es jedoch, den Kohlebergbau wiederzubeleben. Der in den Kohleminen gefundene helle Lehm wurde beispielsweise nach Dänemark geliefert und dort von Wasserwerken zur Enthärtung des Wassers eingesetzt. Dieser Lehm stammte aus den Minen in Rangabotnur. Bewohner von Hvalba lieferten einen Teil des Lehms nach Hósmøl auf Nólsoy, wo es roten Ocker gab. Dort vermischte man den Lehm mit dem Ocker und stellte daraus Farbe her.

Der große Wandel im färöischen Kohlebergbau erfolgte in den 1960er Jah-

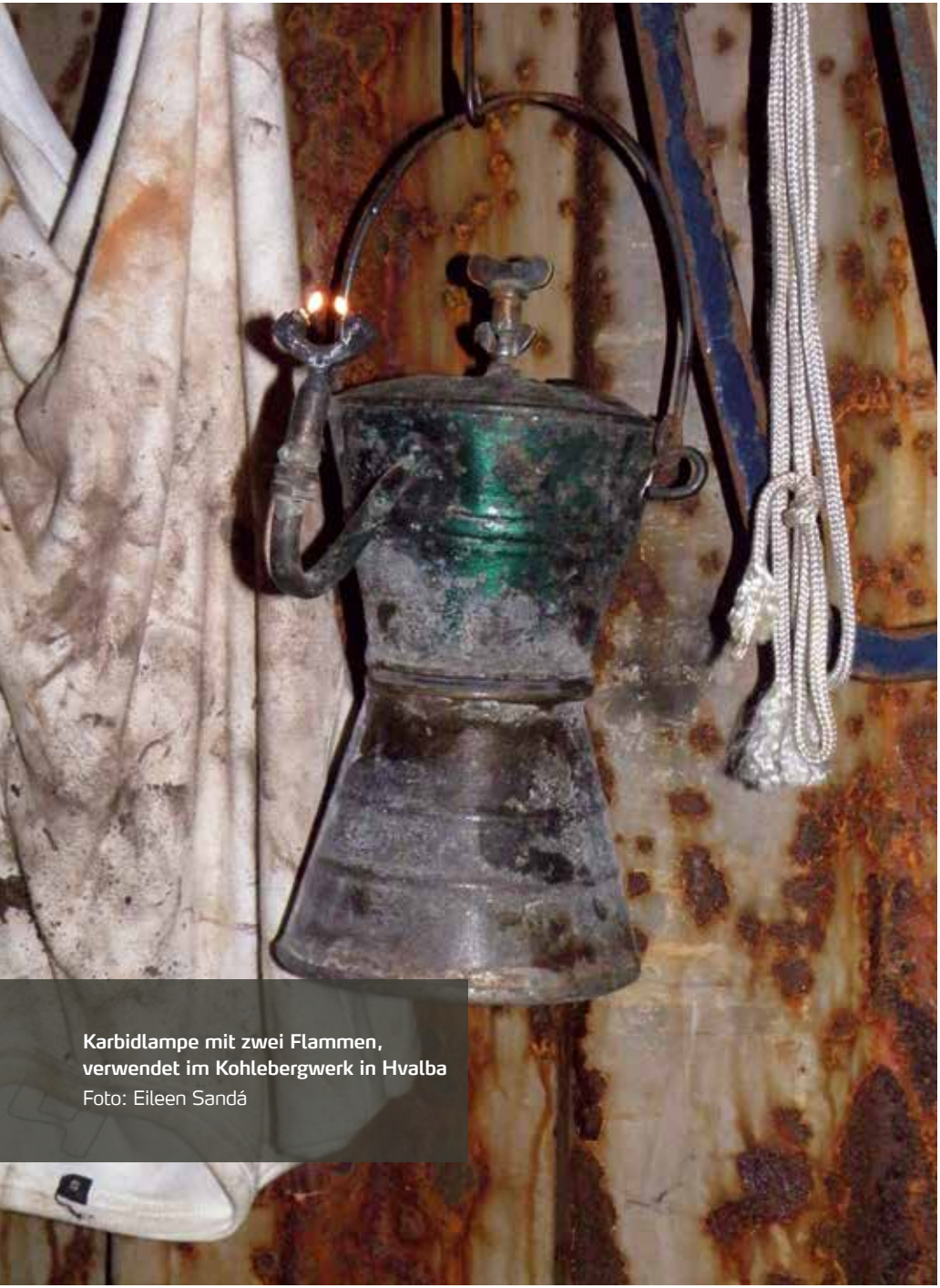
Kohlebergleute in Hvalba 1918

ren, als die Heizung von Kohleöfen auf Öl und Strom umgestellt wurde. Die Nachfrage nach Kohle sank kontinuierlich, Kohle wurde in färöischen Haushalten zu einem fast bedeutungslosen Energieträger. Heute werden nur wenige moderne Kaminöfen mit Kohle betrieben. Der Kohlebergbau ist als Gewerbe fast verschwunden, doch es gibt weiterhin ein aktives Bergwerk in Hvalba, das subventioniert wird, vor allem zur Wahrung der Tradition. Die staatliche Unterstützung wurden in den letzten Jahren reduziert, weshalb in Hvalba heute nur noch wenige Tonnen Kohle pro Jahr abgebaut werden. Daher ist man geneigt, den Kohlebergbau in Hvalba heute eher Kultur als Gewerbe zu nennen.

Spuren ausländischer Investoren, die sich im Laufe der Zeit im färöischen Kohlebergbau engagiert haben, sind heute noch an den Nachnamen auf Suðuroy zu erkennen. In Tvøroyri gibt es Familiennamen wie Wiberg, Åkeson, Persson, Ahlén und Mårtensson, die alle schwedischen Ursprungs sind.

Als Kuriosum soll nicht unerwähnt bleiben, dass obwohl der Kohlebergbau heute langsam in Vergessenheit gerät und nur noch ein aktives Bergwerk in Prestfjall bei Hvalba existiert, nicht viel daran fehlt, bis der gesamte Berg durchbohrt wäre. Sollte dies passieren, hätten wir einen der schönsten Panoramablicke über das Meer und an den steilen Felswänden hinab hin zu den bogenförmigen Felsformationen und Schären westlich von Suðuroy. Dieses Projekt könnte eine passende Hommage an eine Industrie sein, die im Verschwinden begriffen ist, es aber möglich machte, die Berge zu erleben, die verborgenen Kohlenflöze, die harte Arbeit, die einst untertage ausgeführt wurde, und die großartige Natur am Rande des Fjells im Westen.

Ólavur Rasmussen



Karbidlampe mit zwei Flammen, verwendet im Kohlebergwerk in Hvalba
Foto: Eileen Sandá

Abschied von Svanbjørg Manai nach 47 Jahren in der Philatelie

Am Freitag, dem 15. September fand in der Hauptgeschäftsstelle von Posta ein Empfang anlässlich der Verabschiedung von Svanbjørg Manai statt, die nach einer beeindruckenden 47-jährigen Karriere und der Ausgabe von 1000 färöischen Briefmarken in Rente geht.

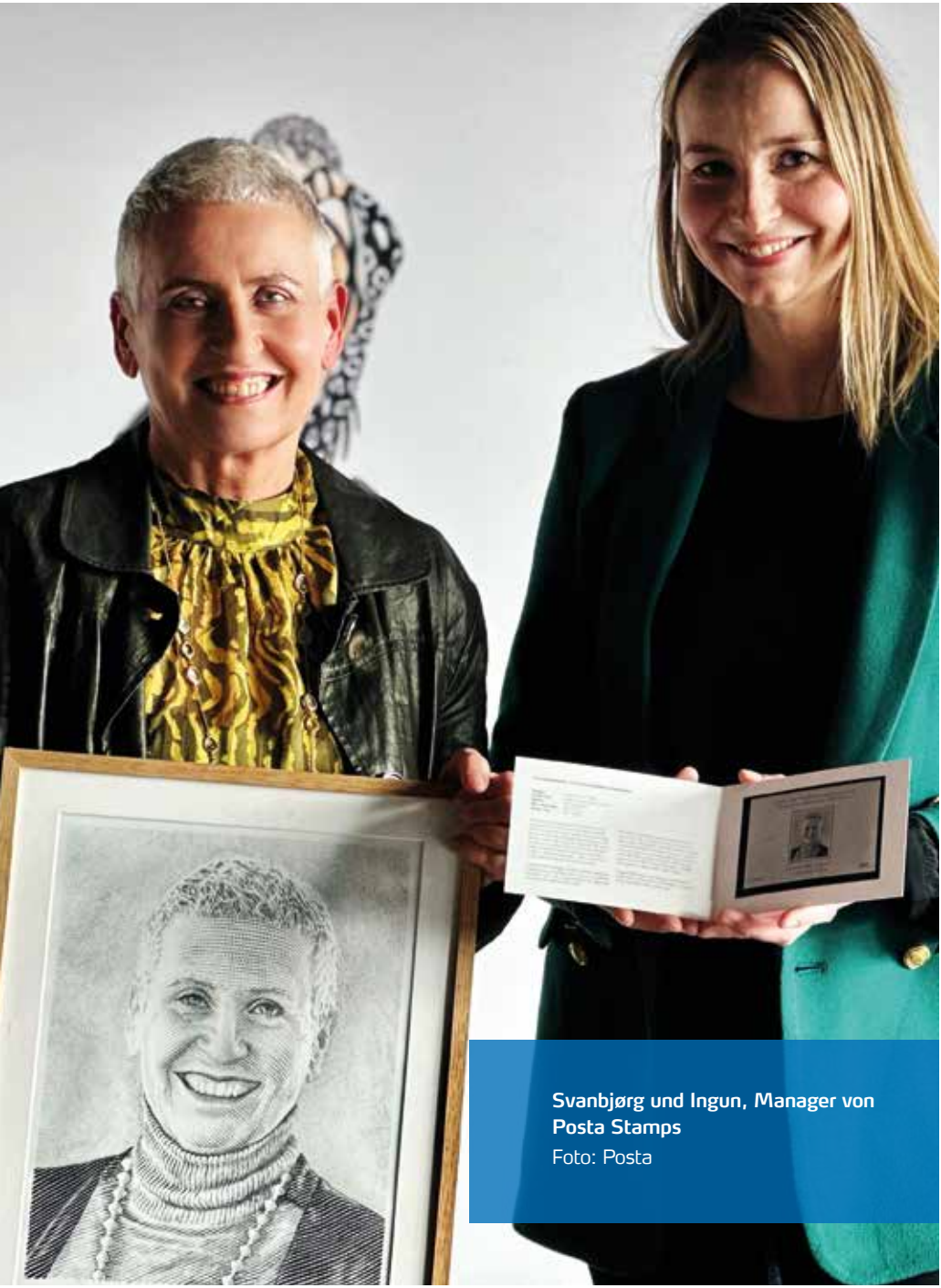
An dieser Veranstaltung nahmen Kollegen, Angehörige, Freunde, Briefmarkensammler und weitere Personen teil, die alle zusammengekommen waren, um Svanbjørg Manai für ihren wohlverdienten Ruhestand alles Gute zu wünschen.

Färöische Briefmarken haben eine bedeutende Rolle dabei gespielt, die Geschichte der Färöer mit der ganzen Welt zu teilen. Svanbjørg Manai war seit der Gründung der färöischen Post und ihrer Philatelieabteilung 1976 Teil dieser Reise. Im Laufe der Jahre wurde sie als Repräsentantin von Posta Stamps und der färöischen Kultur international zu einer bekannten Persönlichkeit und gewann in der Welt der Briefmarkensammler Anerkennung und Respekt.

Während ihrer gesamten Karriere hat Svanbjørg Manai durch die Teilnahme an Briefmarkenausstellungen und Fachkonferenzen weltweite Verbindungen geknüpft. In diesem Sommer konnte Posta die Ausgabe der 1000. Briefmarke feiern, und zu jeder dieser Briefmarken leistete sie ihren unverkennbaren Beitrag. Auf diesen Meilenstein ist sie rein professionell, aber auch ganz persönlich sehr stolz.

Jede Briefmarke stellt ein Fenster in die Kultur der Färöer dar, wie es in den Richtlinien festgehalten ist, die Svanbjørg Manai und andere festgelegt haben. Jede Briefmarke soll eine Geschichte erzählen und einen Einblick in die färöische Kultur, Geschichte, Lebensweise und Gebräuche gewähren.

Im Rahmen des Empfangs wurde Svanbjørg Manai ein Stich ihres Portraits aus der Hand des renommierten Graveurs Martin Mörck überreicht. Dieser Stich wurde als Block in limitierter Auflage reproduziert und ist ein Zeichen unserer Wertschätzung ihres Beitrags zum Erfolg von Posta.



Svanbjørg und Ingun, Manager von Posta Stamps
Foto: Posta

Weihnachtsmarken 2023

Der Weihnachtsengel

Jahr für Jahr erinnert uns der Weihnachtsengel mit seiner Friedensbotschaft daran, dass es selbst in den kältesten Zeiten die Wärme der Liebe und des Mitgefühls und auch den ewigen Frieden in unseren pochenden Herzen gibt.

Der Engel kommt mit einem hellen Leuchten, das jedes Heim und jedes Herz berührt. Unmittelbar spüren wir, wie uns ein überwältigendes Gefühl von Frieden durchströmt; Sorgen schwinden dahin, und unsere Herzen sind erfüllt von einem neu gefundenen Mitgefühl. Umgeben ist der Engel von einem Schwarm weißer Tauben, dem Symbol für Reinheit, Hoffnung und Wohlwollen. An Heiligabend bringt er uns Liebe und Harmonie.

Jonna Ljósá, Künstlerin

Die Weihnachtsmarken des Jahres wurden von der jungen färöischen Künstlerin Jonna Ljósá entworfen. Sie stammt von der Färöern, lebt und arbeitet jedoch in Dänemark. In ihrer Kindheit auf den Färöern war Jonna Ljósá vom Atlantik umgeben, was zahlreiche Reflexionen, Erlebnisse und Emotionen auslöste. Am Meer aufzuwachsen, mit wechselhaftem Wetter, umgeben von Natur und Umwelt, hat ihre künstlerische Sprache in hohem Maße geprägt.

In den letzten Jahren haben auch Mutterschaft und Kindheit eine große Rolle gespielt, nachdem sie selbst Mutter geworden ist. Sie erforscht Themen und Motive aus diesen Welten und wo sie sich begegnen und aufeinanderprallen.

Jonna Ljósá arbeitet mit Mixed Media und verwendet häufig Recyclingmaterial, Pastellkreiden und Biofarben.

Weihnachtsmarken 2023
- auch als Doppel-Weihnachtskarten
Künstlerin: Jonna Ljósá

Neue Ausgabe:	**100 Jahre Dronning Alexandrines Hospital**	**Der Sandoy-Tunnel**	**Drehorte: Peter Pan auf Tindhólmur**
Ausgabetag:	26.02.2024	26.02.2024	26.02.2024
Werte:	67,00 DKK	23,00 und 33,00 DKK	33,00 DKK
Nummern:	FO 1009	FO 1010-1011	FO 1012
Briefmarkenformat:	40 x 30 mm	40 x 30 mm	30 x 40 mm
Blockformat:	72 x 50 mm		
Fotos/Künstler:	J. Waagstein, 1943	Ólavur Frederiksen / Edward Fuglø	Andrija Ilic
Drucktechnik:	Offset	Offset	Offset
Druckerei:	Cartor Security Printers	Bpost, Belgien	Cartor Security Printers
Gebührensatz:	Brief Inland, 101-250 g	Brief Inland und Ausland, 0-100 g.	Brief nach Ausland, 0-100 g.
Andere Produkte:		Selbstklebende Heftchen mit 6 Briefmarken	1 Postkarte

Die Briefmarken sind nur Probendruck und nicht unbedingt endgültige.

Neue Ausgabe:	**Kohlebergbau**	**Automatenmarken 2024**
Ausgabetag:	26.02.2024	02.01.2024
Werte:	48,00 DKK	4 x 23,00 DKK
Nummern:	FO 1013	
Briefmarkenformat:	30,00 x 31,66 mm	55,0 x 22,5 mm
Fotos/Künstler:	Ókend / Trygvi B. Árting	Janus Dam Guttesen
Drucktechnik:	Offset	Flexoprent
Druckerei:	Bpost, Belgien	All4labels, Dänemark
Gebührensatz:	Maxibrief Inland, 0-100 g	

Neue Produkte können eine Woche vor dem Erscheinungsdatum auf de.stamps.fo bestellt werden

Layout: Posta Stamps
Startseite: Tindhólmur
Foto: Andrija Ilic
Druckerei: Føroyaprent
ISSN 1603-0036

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Färöer

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

@FaroeIslandsStamps
@faroeislandsstamps
@FaroeseStamps