



Lesereise

Peter Lachnit · Heike Possert

Färöer

Picus

Peter Lachnit · Heike Possert

Lesereise Färöer

Wo Wasserfälle bergauf fließen

Picus Verlag Wien

Inhalt

Auf der Europakarte links oben	
<i>Wie ein Schaf die Färöer bekannt gemacht hat</i>	9
Die Landung als Herausforderung	
<i>Wenn am Flughafen geklatscht wird</i>	17
Ein Schiff als Nabelschnur	
<i>Auf der »Norrøna«</i>	23
Im Land des »Vielleicht«	
<i>Wo Wasserfälle bergauf fließen können</i>	29
Landesküstenschiffe und verlassene Dörfer	
<i>Wo sich Busfahrer über jeden Fahrgast freuen</i>	40
Innere und äußere Inseln	
<i>Wo die Lehrerin mit dem Hubschrauber kommt</i>	46
Schwarze Löcher	
<i>Tunnel des Todes, Tunnel des Lebens</i>	52
Aus Indmark und Utmark	
<i>Schafe, Rhabarber und eine Erinnerung an Alfred Hitchcock</i>	60
Mehr oder weniger unabhängig	
<i>Die älteste Demokratie der Welt</i>	69
Barbaras Sehnsucht	
<i>Abgeschieden am Rand der Welt</i>	78
Aristoteles auf Färöisch	
<i>Warum der Helikopter nicht so heißen darf</i>	84

Auf der Europakarte links oben

Wie ein Schaf die Färöer bekannt gemacht hat

Durita Dahl Andreassen hatte ein Problem: Wenn sie auf Urlaub nach Spanien oder Griechenland flog, konnte sie ihre Destinationen schon vorher im Internet ansehen. Wenn sie aber ihren Urlaubsfreunden zeigen wollte, wo sie selbst wohnte, konnte sie das nicht. Denn für Google Street View existierten die Färöer nicht. Durita Dahl Andreassen ward darüber ganz traurig, konnte man doch auf diese Weise zwar auf die Spitze des Mont Blanc oder in grönländischen Häfen mit Namen wie Qaqortog oder Paamiut unterwegs sein – nur nicht auf ihren heimatlichen Inseln! Sie setzte sich hin und schrieb ein Mail an Google mit der Bitte, doch auch die Färöer mit den Rundum-Kameras zu durchfahren. Aber der Internetkonzern antwortete nicht. Da wurde Durita Dahl Andreassen gleich noch trauriger. Doch dann kam ihr die Idee, die Sache selbst in die Hand zu nehmen.

Gemeinsam mit zwei Freunden überlegte sie: Was wäre besser geeignet, die Natur der Inseln aus der Nähe zu betrachten, als eines der vielen Schafe, die auf den Färöern grasen und dabei weite Wege zurücklegen? So befestigten sie eine Dreihundertsechzig-Grad-Kamera samt Solarpanel auf dem Rücken eines der Tiere und ließen es seinen

üblichen Weg nehmen. Nach einigen Tagen wurde das Schaf mithilfe eines Border Collies wieder eingefangen, die Aufnahmen wurden hochgeladen, und im Netz konnte man bald darauf, leicht schwankend, die Wiesen und Felsen aus der Augenhöhe von Schafen betrachten – und dazwischen auch pausieren, wenn das Tier gerade mit Nahrungsaufnahme oder -ausscheidung beschäftigt war. »Faroe Islands Sheep View« war geboren und verbreitete sich unter dem Hashtag »wewantgooglestreetview« – nicht ohne den extra Hinweis, dass bei den Aufnahmen selbstverständlich kein Tier zu Schaden gekommen war, sondern nur die eine oder andere Kamera. Und nachdem auf den Färöern neben den Wiesen und den Felsen auch das Meer eine besondere Rolle spielt, wurde auch auf dem Bug eines Bootes eine der Kameras angebracht. Die Aktion »Sheep View« erweiterte sich zu »Ship View«.

Der sehnsuchtsvolle Ruf nach Google verbreitete sich rasch, Menschen aus aller Welt unterstützten die Aktion, und Medien von *Al Jazeera* bis zu *CNN* berichteten von der verzweifelten Bitte der Inselbewohner. Als die Verantwortlichen des Konzerns im fernen Silicon Valley davon erfuhren, waren sie ganz gerührt und beschlossen, nun auch die entlegenen Inseln im Nordatlantik mit ihren Errungenschaften zu beglücken. Per Flugzeug wurden mehrere Kameras herangeschafft, mit denen die Straßen der Inseln abgefahren und gefilmt wurden. Aber auch auf Schiffen, auf dem Rucksack von Wandernern, auf dem Helm einer Reiterin oder auf einem Kajak wurde eine Kamera befestigt, sodass man

heute auf Google Maps auch einige Pfade, Wiesen und Wege der Färöer nachgehen sowie die eine oder andere Schiffsroute nachfahren kann.

So weit die schöne Geschichte. Dass Durita Dahl Andreassen, die junge Frau, die ihre Inseln der ganzen Welt zeigen wollte, eine von der färöischen Touristenwerbung engagierte Schauspielerin ist – das tat der Verbreitung der Story auf den Zeitungsseiten der Welt keinen Abbruch. Die Kampagne, die der kalifornische Internetriese nicht schöner hätte inszenieren können, wurde beim Werbefestival in Cannes mit dem Goldenen Löwen ausgezeichnet. Und Google selbst kommentierte die Aktion nicht unwitzig mit den Worten: »Wo eine Wolle ist, da ist auch ein Weg.«

* * *

Es sind durchaus originelle Wege, die die färöische Fremdenverkehrswerbung geht, um die Inseln bekannter zu machen, »to put them on the map«, wie es so schön auf Englisch heißt. Denn auf vielen Europakarten kann man die Färöer nur mit der Lupe finden. Ja, die Inselgruppe im Nordatlantik zwischen Island, Norwegen und Schottland ist klein, an Fläche gerade einmal halb so groß wie Luxemburg, und ihre Einwohnerzahl liegt knapp über fünfzigtausend – das ist etwa so viel wie im deutschen Speyer oder im vorarlbergischen Dornbirn. Auch wenn viele Bewohner die Inseln zur Ausbildung verlassen, so steigt dennoch die Bevölkerungszahl – das Überschreiten der Fünfzigtausender-

Grenze wurde im Jahr 2018 als historisches Ereignis gefeiert: Nie zuvor lebten so viele Menschen auf den achtzehn Inseln. Das kleine Land hat ein Parlament, eine eigene Regierung und eine eigene Sprache, es gibt Natur im Überfluss und eine bisweilen bizarre Landschaft – sowie ein kulturelles Leben, das man eher in einer zehnmal so großen Stadt erwarten würde.

Färöer heißen übrigens nur die Inseln – ihre Bewohner werden Färinger genannt. Oft hapert es ja schon bei der Aussprache des Namens: Nein, man sagt nicht »Faröer« mit a – es heißt »Färöer«, mit Umlaut. Und wenn wir »Färöer« sagen, dann verwenden wir die dänische Bezeichnung, der färöische Name ist *Føroyar*. Streng genommen ist auch die Bezeichnung »Färöer-Inseln« falsch, denn »öer« oder »oyar« heißt schon so viel wie Inseln. Im Englischen heißen sie Faroe Islands, aber auch das wird »Färou« ausgesprochen. Das Wort Färöer bedeutet nicht, dass es sich um weit entfernte Inseln handelt, wie man in Analogie zum Englischen »far« vermuten könnte, sondern es heißt so viel wie »Schafsinseln« – und das ist mehr als gerecht, denn die meisten Lebewesen hier waren immer Schafe und nicht Menschen.

Die Färinger, und das ist die nächste Klarstellung, sind dänische Staatsbürger (und zwar »dänische Staatsbürger färöischer Nationalität« – dazu später noch mehr), aber sie sehen sich selbst nicht als Dänen. Und sie sprechen auch nicht Dänisch, sondern Färöisch – das ist nur mit dem Isländischen verwandt, und obwohl eine germanische Sprache, für Deutschsprechende nahezu unverständlich.

Unsere innere Geografie kann auf den Färöern eine ziemliche Verschiebung erfahren. Die Wetterkarte des lokalen Fernsehsenders erscheint uns Mitteleuropäern ziemlich ungewohnt, denn hier ist in der Mitte, was sonst ganz links oben liegt. Auf gleicher Höhe befinden sich Island und Norwegen, Grönland mit seinem weiß dargestellten Eispanzer ist ein bisschen weiter entfernt, ganz im Norden gibt es nur noch die Inselgruppe Spitzbergen und den Nordpol. Die Hebriden liegen weiter im Süden als die Nordspitze Schottlands, sie werden auf Färröisch folgerichtig als Suðuroyggjar, also als »südliche Inseln« bezeichnet. Und London liegt ganz weit im »tiefen Süden«.

Eine zentrale Rolle spielt hier das Meer. Schauen wir auf eine Karte, so bleibt der Blick im Regelfall am Land hängen – die Ozeane nehmen wir meist nur als blauen Zwischenraum wahr. Diese Sehgewohnheit muss man auf den Färöern ablegen, hier ist das Meer keine Leerstelle zwischen den Inseln, sondern über das Meer hat sich alles erschlossen, ist man gefahren, gesegelt, gerudert. Das Meer hat die Fische und das Walfleisch gebracht sowie die Schiffe, die aus der Ferne all das geliefert haben, was es auf den kargen Inseln nicht gibt und nicht geben kann. Das Meer hat das für das Leben Notwendige, es hat aber auch den Tod gebracht. Bis ins 18. Jahrhundert wurden die Färöer immer wieder von Seeräubern überfallen, die die Dörfer plünderten und Frauen und Kinder mit sich nahmen, um sie auf nordafrikanischen Sklavenmärkten zu verkaufen. Und so wie sich bei uns in jedem Dorf ein Denkmal

für die gefallenen Soldaten der beiden Weltkriege befindet, so gibt es auch hier Gedenksteine mit vielen eingemeißelten Männernamen: Es handelt sich um diejenigen, die im Sturm ertrunken, mit dem Schiff unter- oder über Bord gegangen sind, und um jene, die von den Wellen angespült wurden.

Doch die Ertrunkenen im Meer und die bei der Vogeljagd von den Klippen Abgestürzten sind heute Geschichte. Die Moderne ist auf die Färöer später als anderswo in Westeuropa gekommen – erst seit den sechziger Jahren kann man hier von einer modernen Gesellschaft reden. Und manches, wie etwa die Rolle der Religion, die Vorstellung von Erd- und Luftgeistern oder die traditionellen Sitten wirken heute einigermaßen altertümlich. Es ist eine Gesellschaft, in der es langsamer und gemächlicher zugeht und in der es weder Luftverschmutzung noch Verkehrsstaus gibt. Im einzigen lokalen Fernsehsender gibt es auch nicht jeden Tag eine Nachrichtensendung – im Sommer nur dreimal pro Woche, im Winter viermal. Ob das daran liegt, dass hier einfach nicht genug passiert?

Man sieht hier weniger hellblonde Menschen als in Norwegen und Schweden, was am keltischen Einfluss liegt – also daran, dass die Besiedlung nicht nur aus Skandinavien, sondern auch aus Irland und Schottland erfolgt ist. Im Umgang mit Fremden sind die Färingerinnen und Färinger eher zurückhaltend, bei Begegnungen in der freien Natur wird man nicht so selbstverständlich begrüßt wie in den Alpen, bisweilen richtet sich der Blick dabei sogar verlegen auf den Boden. Im persönlichen Kontakt aber er-

weisen sich die Inselbewohner als außerordentlich freundlich und erzählbereit. Vielleicht spielt die lange Phase der dänischen Bevormundung und Unterdrückung eine Rolle, schließlich haben ihnen die Kolonialherren bis ins 19. Jahrhundert eigene Schiffe und eine Zeit lang sogar die Ausreise verweigert. Seitdem aber sind sie eine an der Seefahrt orientierte Gesellschaft und daher auch weltoffen: Studiert wird in Kopenhagen und zunehmend auch an britischen Unis; es gibt erstaunlich viele Menschen, die einige Zeit im Ausland (und das nicht nur in Dänemark) gelebt und gearbeitet haben; die Urlaube verbringt man in Spanien und Südostasien oder kommt zum Skifahren in die Alpen.

Bei manchem sind die Färöer der Welt sogar voraus, so gehören sie zu den Ländern mit dem höchsten Anteil an Internetnutzern; ihr Bruttonationalprodukt pro Kopf ist höher als in Deutschland, Österreich und im Mutterland Dänemark. Gemessen an der Bevölkerungszahl ist die lokale Gruppe von Amnesty International mit tausendzweihundert Mitgliedern die größte der Welt. Es ist eine wohlhabende, aber auch eine egalitäre Gesellschaft: Der Gini-Koeffizient, der die Ungleichheit innerhalb einer Gesellschaft abbildet, ist hier mit 0,23 weltweit am niedrigsten. Die soziale Durchlässigkeit ist hoch, es kann schon einmal eine Wissenschaftlerin mit einem Fischer verheiratet sein oder sich eine Lehrerin zur Friseurin umschulen lassen. Und wenn man in einem der jungen Cafés in Tórshavn oder Klaksvík bei einem Chai Latte und einem Lachsbagel sitzt oder im »Etika« die

japanisch-färöische Fusionsküche ausprobiert,
dann fühlt sich das überhaupt nicht nach einer ab-
gelegenen Inselgruppe an.

Die Landung als Herausforderung

Wenn am Flughafen geklatscht wird

Von der Glasfront im »Flogkaffi«, dem kleinen Café im Flughafen, kann man auf die einzige Rollbahn schauen. Das Terminalgebäude ist neu und hat immerhin zwei Gates. Dort stehen wir, um Freunde abzuholen, die sich für einen Kurzbesuch angesagt haben. Die Maschine aus Kopenhagen, so zeigt der Monitor an, hat etwas Verspätung. Die Menschen um uns herum entsprechen einem Querschnitt der Inselbewohnerinnen und -bewohner. Sie warten auf ihre Männer, die beruflich in Kopenhagen waren, und auf die erwachsenen Kinder, die sich zum Heimaturlaub angesagt haben. Kinder warten auf ihre Eltern, Geschäftsleute auf ihre Partner, sportliche junge Menschen vom Typ Aussteiger auf Freunde.

Wie so oft auf den Färöern regnet es, der Himmel ist dunkelgrau, der Wind weht ziemlich. An der großen Glasscheibe rinnen Wasserbäche herab. Auf dem Monitor wird jetzt die Landung der Maschine angekündigt, das Motorengeräusch ist schon zu hören, zu sehen ist aber noch nichts. Gespannt schauen wir auf das Flugfeld, doch dann entfernt sich das Geräusch wieder und die Landebahn bleibt leer. Ein Raunen geht durch die wartende Menge, im Raum macht sich Spannung breit. Offenbar

schauen wir recht verwirrt, denn die Frau, die nebenan ihren Kaffee aus einem Pappbecher trinkt, klärt uns auf: Die Maschine ist wieder durchgestartet, offenbar war der Wind zu stark, sagt sie, das kommt öfters vor. Ja, und dann, fragen wir entgeistert – was passiert dann? Dann dreht der Pilot eine Runde und setzt erneut zum Landeanflug an – und er unternimmt dieses Manöver immer wieder, solange er noch genug Benzin hat, um beim Scheitern aller Versuche in die isländische Hauptstadt Reykjavík oder ins norwegische Bergen auszuweichen. Am nächsten Tag, sofern der Wind nachgelassen hat, wird dann der Anflug auf die Färöer erneut versucht.

Das wäre schön blöd, wenn unsere Freunde einen ihrer vier geplanten Kurzurlaubstage in einem Flughafenhotel in Norwegen oder Island verbringen müssten, denken wir uns – zumal die wartende Frau auch noch lakonisch zu verstehen gibt, dass man auf derartige Verzögerungen hier immer gefasst sein muss. Sie selber war schon des Öfteren gezwungen, in Bergen oder Reykjavík zu übernachten. Aber am nächsten Tag habe es dann immer geklappt, beruhigt sie. Sie wirkt sehr gelassen, während sie auf ihren Mann wartet – im Gegensatz zu uns, denn mittlerweile hat der Regen noch zugelegt, das Rollfeld ist jetzt nur mehr schemenhaft sichtbar. Auch der Wind ist stärker geworden, das können wir am Windsack erkennen, der draußen vom Sturm gebeutelt wird. Da bleibt also nichts als das Warten.

Die Zeit dehnt sich. Nach einer Weile ist das Geräusch der nahenden Maschine wieder zu hören,

dieses Mal wird es nicht leiser, bald darauf rollt der Flieger auf der Piste aus. Und jetzt wird geklatscht, und zwar nicht nur im Flugzeug, wie wir danach erfahren – sondern auch am Flughafen. All jene, die den langen Weg hierher auf sich genommen haben, um Freunde oder Verwandte abzuholen, sind erleichtert, dass sie es nicht am nächsten Tag noch einmal versuchen müssen.

* * *

Ja, auf die Färöer zu gelangen, ist nicht immer einfach. Es gibt dazu genau zwei Möglichkeiten: mit dem Flugzeug oder mit der Fähre. Mit der Fähre dauert es je nach Jahreszeit zwischen zwei und zweieinhalb Tagen. Wer schneller hier sein will, nimmt das Flugzeug – doch dass die geplante Ankunftszeit wirklich eingehalten wird, darauf sollte man eher nicht wetten. Von Kopenhagen aus dauert der Flug zwei Stunden, im Hochsommer gibt es täglich bis zu fünf Verbindungen. Die färöische nationale Fluglinie heißt Atlantic Airways, sie fliegt auch Edinburgh, Reykjavík, Bergen und Amsterdam sowie im Sommer Ziele in Südeuropa an. Und demnächst soll es auch regelmäßige Verbindungen nach Paris und New York geben.

Der einzige Flughafen auf den Färöern liegt auf der westlichen Insel Vágar in einem Tal zwischen zwei Bergketten. Die Maschinen der Atlantic Airways verfügen über ein spezielles Schlechtwetter-system, das ihnen bei starkem Sturm und Regen eine Landung dort erleichtert, sie gelten daher als

zuverlässiger als die Flugzeuge der Scandinavian Airlines (SAS), die die Inseln ebenfalls anfliegen. Dennoch gilt der Anflug auf die Färöer in Pilotenkreisen als echte Herausforderung, und nahezu jeder Inselbewohner kann davon berichten, wie er oder sie einmal im Flughafenhotel von Bergen oder am isländischen Flughafen Keflavík warten oder überhaupt nach Kopenhagen umkehren musste, bis sich die Turbulenzen beruhigt hatten und ein Anflug auf Vágur wieder möglich war.

Dieser Anflug hat es in sich, vor allem wenn er von Westen her erfolgt: Erst kann man, bei schönem Wetter, unter sich die bizarr gezackten Felsen der kleinen Insel Tindhólmur sehen, bevor sich die Maschine zwischen zwei Bergketten absenkt, in niedriger Höhe die Häuser des Ortes Sörvágur überfliegt und die Landebahn anvisiert. Bisweilen beruhigt dann der Kapitän die Fluggäste und weist darauf hin, dass der starke Wind, der das Flugzeug beutelt, hier durchaus normal sei, und dass er außerdem jetzt stärker bremsen werde, als man das bei Landungen gewohnt ist. Denn die Landebahn von Vágur Airport ist mit tausendachthundert Metern recht kurz. Bis zum Jahr 2012 war sie sogar noch um fünfhundert Meter kürzer, dann wurde sie an beiden Enden verlängert und in den Fjord hinein aufgeschüttet. Dennoch können große Maschinen hier eigentlich nicht landen – als der Kronprinz des Emirats Dubai mit seiner Boeing 737-800 den Färöern eine Stippvisite abstatten wollte, musste auch er nach Bergen ausweichen und konnte erst beim zweiten Versuch landen.

Daran, dass sich der Flughafen auf der Insel Vágur befindet, ist der Zweite Weltkrieg schuld. Die Briten, die die Färöer seit 1940 besetzt hatten, wählten den Platz, weil er flach genug für eine Landebahn ist und weil man ihn vom Meer aus nicht einsehen kann – das sollte vor einer Beschießung durch deutsche Kriegsschiffe schützen. Als die Briten nach Kriegsende die Inseln wieder verließen, verfiel der Flugplatz, der Linienverkehr wurde erst 1963 wieder aufgenommen. Das war eine Zeitenwende für die Färinger, denn ab nun brauchten sie bis zum dänischen Mutterland nur mehr Stunden und nicht wie bisher Tage mit dem Schiff.

Der Weg zum Flughafen bereitete lange Zeit Probleme. In der Hauptstadt Tórshavn musste man ein schwankendes Schiff besteigen, um dann in Miðvágur in einen Bus zu wechseln – bei hohem Seegang aber machte das Schiff Probleme. Erst seit der Tunnel unter dem Vestmanna-Sund im Jahr 2002 eröffnet wurde, ist Vágur und damit auch der Flughafen mit dem Auto von Tórshavn direkt erreichbar, der Shuttlebus benötigt für die Strecke eine Stunde. Der Vágartunnel zwischen den Inseln Streymoy und Vágur stellte die nächste Etappe beim Anschluss der Färöer an die globalisierte Welt dar, Reisende wie Güter können jetzt viel schneller zirkulieren – was besonders für die exportorientierte Fischereiwirtschaft von Vorteil ist. Der färöische Lachs, so rühmt die Regierung auf ihrer Website, braucht jetzt vom Fang weg nicht mehr als zweiundsiebzig Stunden, um in den USA auf dem Markt zu sein.

Die Fahrt vom und zum Flughafen ist nun kein besonderes Abenteuer mehr – wenn man von jenem Abenteuer absieht, das der Anblick der grünen baumlosen Berghänge sowie der bunten Holzhäuser mit ihren Grasdächern verheißt. Spätestens da wird den Insel-Neulingen klar, dass die Färöer ziemlich anders sind als der Rest der Welt.