Posta Stamps
Iles Féroé

No. 19
Février 2014

ISSN 1603-0036

Trois nouvelles émissions de timbres :

- Émission nordique 2014
- Europa 2014 : Les instruments de musique
- Phares

Posta
FAROE ISLANDS

FO 784-785

Pression d'epreuve

Émission Nordique 2014

Les navires de transport de marchandises et de passagers

Il va sans dire qu'une communauté insulaire perdue au milieu de l'Atlantique Nord doit avoir une longue histoire maritime, autant pour ce qui concerne le transport des biens que celui des personnes. Cela va du robuste « knarre » de l'époque viking aux porte-conteneurs et aux car-ferries de nos jours.

Pendant des siècles, c'était les voiliers qui entretenaient le cordon ombilical avec le continent. La connexion n'était bien entendu pas toujours très fiable : en cas d'intempéries, de guerres ou d'épidémies, il arrivait que les articles de première nécessité ne viennent à manquer. Et le fait que la navigation sur et le commerce avec les Iles Féroé fut longtemps un monopole n'améliorait pas la situation.

Ce n'est qu'après l'abolition du monopole et l'introduction des navires à vapeur que les voies de ravitaillement devinrent vraiment fiables. Au cours du siècle dernier, des lignes de transport de marchandises et de passagers desservant les Iles Féroé naquirent et disparurent. L'évocation des noms de certains navires éveille encore une étincelle nostalgique dans les yeux des Féroïens. Le steamer *Dronning Alexandrine* (Reine Alexandrine), communément appelée *Drotningin* (la Reine), le paquebot plus moderne *Kronprins Frederik* (Prince héritier Frederik), les car-ferries *Winston Churchill* et *England* (Angleterre), tous appartenant à la compagnie maritime DFDS, sont des navires dont nous nous souvenons avec émotion.

Un statut particulier revient cependant aux quatre paquebots féroïens portant le nom de *Tjaldur*, appartenant à *Skipafelagið Føroyar*, qui desservaient la ligne Copenhague - Iles Féroé de 1925 à 1969. L'histoire de ces navires iconiques est un chapitre à part dans l'histoire maritime des Iles Féroé, mais nous nous la garderons pour une autre fois.

M/S Norröna

En 1982 démarra un nouveau chapitre de l'histoire féroïenne des navires de cargo mixte (fret et passagers) avec la fondation de la compagnie maritime *Smyril Line*. La ligne décida d'acheter le ferry suédois Gustav Wasa construit en 1973 à Rendsburg. Après des travaux de réfection à Flensburg pour l'adapter aux conditions atlantiques, le ferry fut mis en service en juin 1983 sous le nom de Norröna, entre Hanstholm au

Tórshavn
Photo: Ingi Sørensen

Danemark, Bergen en Norvège, Tórshavn aux Iles Féroé et Seyðisfjørður en Islande. Le navire pouvait transporter 1050 passagers, 300 voitures et une bonne quantité de marchandises.

Les premières années, le M/S Norröna n'effectuait que la navigation d'été dans l'Atlantique Nord. Pendant l'hiver, il était loué pour d'autres utilisations. Norröna servit notamment de navire de transport pour des exercices de l'OTAN en mer Baltique, en mer du Nord et en mer d'Irlande, et trois fois au cours des années 1980 et 1990, il fut loué par les autorités danoises pour accueillir des réfugiés à Copenhague pendant l'hiver.

En 1998 le Norröna commença à naviguer toute l'année, quoique uniquement entre Tórshavn et Hanstholm les premières années. Mais le navire commençait à être dépassé, et sa capacité devenait insuffisante par rapport à la demande croissante de passagers, de voitures et de marchandises.

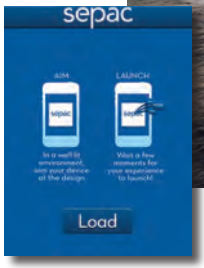
En 1999, Smyril Line signa un contrat avec le chantier naval de Flender Werft à Lübeck pour la construction d'un ferry encore plus grand, celui-ci spécialement conçu pour la navigation en Atlantique Nord. Le nouveau Norröna fut livré le 7 avril 2003, et trois jours plus tard, le 10 avril, il fut mis en service.

Le nouveau Norröna est trois fois plus grand que l'ancien. Il fait 164 mètres de long et 30 mètres de large pour 36 000 TJB (tonneaux de jauge brute), et sa vitesse maximale est de 21 nœuds. Il peut prendre 1 482 passagers et 800 voitures de tourisme. En plus du transport de voitures, il sert largement pour le transport de marchandises.

En 2012, Smyril Line déplaça son port de départ danois de Hanstholm à Hirtshals, et c'est de là que part dorénavant le Norröna.

Le confort des passagers sur le Norröna est d'un luxe exceptionnel. En 2012, le navire fut désigné par Danish Travel Award comme l'un des trois meilleurs navires à passagers. Aujourd'hui, presque 50 ans après que la Reine sillonnait nos eaux rudes poussée par le charbon, la vapeur et l'endurance, le Norröna entame sa deuxième décennie en reine incontestée de l'Atlantique Nord.

Anker Eli Petersen



Du bloc-feuillet au film sur les Iles Féroé

Le bloc de timbres-poste Nordique a la même particularité, que vous avez vu au bloc Nordafar émis en septembre 2013.

Sur le bloc-feuillet se cache un code RA, ce qui signifie Réalité Augmentée. Si vous le scannez avec votre smartphone ou votre tablette, le code RA s'active et un film sur les Iles Féroé se lance sur votre écran.

C'est un court-métrage qui décrit le paysage, les traditions et les activités des Iles Féroé tandis que la féroïenne Eivør chante une de ses belles chansons

Afin d'activer le code, il faut au préalable télécharger une App' (gratuite) depuis App store ou Google Play. Voir l'encadré à droite.

La couche virtuelle peut être téléchargée via votre smartphone ou votre tablette grâce à une application, un petit programme d'aide. En utilisant l'application, l'image du timbre s'anime sur l'écran du smartphone, sous la forme d'une vidéo.

En d'autres termes : en téléchargeant l'application sur votre smartphone ou votre tablette, vous pouvez scanner le timbre et regarder une jolie vidéo des Iles Féroé.

Téléchargez gratuitement l'application « Sepac Stamps » depuis :

- App store
- Google Play

Mode d'emploi : une fois l'application téléchargée, vous devez l'activer. Ensuite, appuyez sur le bouton bleu : « Load ». Puis, pointez la caméra de votre smartphone ou tablette vers l'un des timbres de la feuillet Nordáfar et suivez les instructions sur l'écran. Vous pouvez ensuite voir la vidéo sonore sur votre écran.

Passez commande grâce au bon placé au milieu du magazine ou sur www.stamps.fo

FO 786-787

Pression d'epreuve

Europa 2014 :
Les instruments de musique

« Si ces musiciens, dont il sera question par la suite, s'étaient consacrés à leurs tâches temporelles au lieu d'être de tels énergumènes, leur sort dans ce, le plus mesquin des mondes connus, aurait peut-être été meilleur. Mais cela ne devait pas être. Ils étaient, chacun à sa façon, possédés, ce qui est de la nature de véritables musiciens. »

Chaque fois que j'entends un morceau classique pour instruments à cordes, je pense à ce passage du roman de William Heinesen « Les musiciens perdus ». C'est l'histoire d'une poignée de joyeux anarchistes qui se perdent dans de brefs éclats musicaux de beauté et de structure au sein d'une réalité cruelle et chaotique. Les musiciens sont perdus parce qu'ils ne sont pas faits pour la réalité brutale, où règnent fondamentalisme religieux, avarice, misère et intérêts politiques naissants. De doux rêveurs dans ce Klondyke qu'était Tórshavn, la capitale des Iles Féroé, au début du siècle dernier. Malgré leurs différences et leur sort peu enviable, ils se retrouvent dans la musique et répandent un peu de musique et de beauté dans les rues et ruelles étroites - tels des serins au milieu d'une colonie de mouettes hystériques.

Historiquement, il n'y a pas eu beaucoup de traditions d'instruments de musique aux Iles Féroé. Bien que de tous temps, des personnes ont possédé et joué de différents instruments, c'est quand même, au travers des siècles, les rondes dansées sans instruments qui ont dominé.

Il existe toutefois quelques histoires de personnes à Tórshavn et dans les villages qui jouaient des instruments. On raconte notamment que la personnalité culturelle Jens Christian Svabo était un bon violoniste. Il avait appris à jouer du violon pendant ses études à Copenhague, et à la fin du XVIIIe siècle, on faisait souvent appel à lui pour jouer lors de fêtes de beau monde et de noces à Tórshavn. Autour de 1890, il y avait à Tórshavn un brass quatuor composé de Anton Degn (cornet à pistons), Martin Restorff (cor alto), Chr. M. Christiansen (cor ténor) et J. P. Joensen (contrebasse)

Ce n'est qu'un peu plus tard, lorsque le célèbre Georg Hansen, communément appelé « Hansen le Boulanger » (1844-1924), originaire de l'île de Bornholm, commença à enseigner la musique de cuivres, que les choses prirent de l'ampleur. En parlant de Hansen le Boulanger, William Heinesen raconte qu'il savait jouer de tous les instruments existants, et même de certains qui n'étaient pas encore inventés... En 1903, Hansen le Boulanger fonda l'Association Musicale de Torshavn, qui devient par la suite l'orchestre de cuivres Havnar Hornorkester, lequel est toujours en activité.

L'Orchestre Symphonique des Iles Féroé 2012
Photo: Finnur Justinussen

En 1922, certains de ses élèves fondèrent un autre orchestre de cuivres en son honneur, appelé GHM (Georg Hansens Minde - la Mémoire de Georg Hansen). A la même époque, le célèbre capitaine de ferry Poul Andreas Jacobsen, appelé « Dia við Stein » animait la scène musicale de Tórshavn avec ses fils talentueux.

Les personnages du roman « Les musiciens perdus » sont basés sur ces pionniers. C'était des citoyens ordinaires dont la passion pour la musique allait marquer le développement et l'intérêt pour la musique instrumentale aux Iles Féroé.

L'école de musique

Tout au long du XXe siècle, la possibilité de suivre un enseignement de musique privé s'améliora un peu partout dans les Iles Féroé. Des générations d'enfants et de jeunes furent instruits par des professeurs dont l'engagement était surtout fondé sur un travail bénévole ou modestement rémunéré.

La première tentative de mettre en place un enseignement de musique semi-public démarra en 1942 avec l'école Tórshavnar Musikkskúli, dont l'objectif était de former de jeunes talents à la musique et au jeu d'ensemble de haut niveau. Cette école est depuis 1985 une école communale. Cette initiative mena au fil du temps à plusieurs concerts de chambre et à un intérêt accru pour la musique classique.

En 1981, une initiative fut prise pour créer à titre d'essai une école de musique publique, ce qui entraîna la fondation en 1984 d'une véritable école de musique aux Iles Féroé. L'école compte aujourd'hui plus de 50 professeurs à plein temps à travers le pays.

Les écoles de musique sont sans aucun doute à l'origine de l'épanouissement de la vie musicale des Iles Féroé dans tous les genres musicaux, et cette vie musicale commence depuis quelques années à se répandre au-delà de nos frontières. Malgré des conditions difficiles et les réductions dont fait l'objet le domaine culturel en général, l'héritage de Hansen le Boulanger est maintenu dans un esprit d'enthousiasme et d'idéalisme.

L'Orchestre Symphonique des Iles Féroé

L'aboutissement de tous les efforts pour élever la musique à un niveau international est sans doute l'Orchestre Symphonique des Iles

Féroé. L'orchestre fut fondé en 1983 par des professeurs de musique et donna son premier concert à l'occasion de l'inauguration de la Maison Nordique à Tórshavn. Lors de ce premier concert, les chefs d'orchestre étaient Bogi Lützen et Magne Synnevåg. Depuis 2004, le chef d'orchestre attitré est Bernharður Wilkinson.

Au fil des ans, l'orchestre symphonique a profité des talents découverts et cultivés par les écoles de musique, et il compte aujourd'hui un grand nombre de musiciens féroïens professionnels issus de parcours nationaux ou internationaux, des élèves des écoles de musique, des étudiants en musique des conservatoires ainsi que des musiciens amateurs particulièrement doués.

L'Orchestre Symphonique des Iles Féroé donne régulièrement des concerts où il présente des œuvres de compositeurs étrangers anciens ainsi que de compositeurs féroïens contemporains. Les traditionnels concerts du Nouvel An à la Maison Nordique de Tórshavn jouissent d'une popularité particulière et attirent un public nombreux. L'orchestre cherche aussi ardemment à éveiller l'intérêt des enfants pour la musique par le biais de sympathiques concerts pour enfants.

En plus de jouer dans les Iles Féroé, Føroya Symfoniorkester a aussi donné des concerts dans les Iles Shetland, au Danemark et en Islande.

Ainsi, malgré des conditions économiques précaires, les Iles Féroé continuent à porter haut l'étendard de la musique. Certes, l'idéalisme n'enrichit que rarement en biens terrestres, mais quelque part dans le magnifique univers de la musique se trouvent cinq musiciens perdus, les frères Moritz, Sirius et Kornelius, le professeur de musique Boman et l'universitaire Mortensen, écoutant avec une larme à l'œil et un sourire aux lèvres les notes produites par leurs descendants spirituels.

Anker Eli Petersen

FO 788-790

Pression d'epreuve

Les phares des Iles Féroé II

L'heure d'un exploit grandiose a sonné
Pour l'honneur et l'avenir du pays
Le phare transforme la nuit en jour.
Où les ténèbres jadis recouvraient la vague
La lumière à présent parcourt la mer.

Ainsi sonne le premier couplet d'un poème paru dans le journal « Føringatíðindi » en guide d'introduction à un petit article sur les six phares qui furent allumés pour la première fois le 1er octobre 1893. En plus du grand phare sur la pointe sud de Nólsoy, cinq phares plus modestes furent dressés à différents endroits des Iles Féroé. Deux feux furent élevés près de Trongisvágsfjørður sur Suðuroy, deux autres plus profondément dans le fjord, près de Tvørábakki. Sur Nólsoy, un feu fut dressé près de Kápilsund et un autre sur Borðan. Près de Skálafjørður (Eysturoy) un feu fut dressé à Toftir. Sur Kunoy, un feu fut élevé sur Kunoyarnes, un peu au sud du hameau de Syðradalur.

En rejoignant le grand phare de Skansin à Tórshavn construit dès 1888, ces phares plus ou moins grands constituaient une amélioration importante de la sécurité de la navigation dans les eaux intérieures des Iles Féroé.

Le phare de Toftir

Phare d'état n° 6670 – N° international L4406
Position : 62° 05,10330 N - 6° 44,35934 O

C'est ainsi qu'un phare fut élevé près du hameau de Toftir sur le grand fjord de Skálafjørður sur l'île de Eysturoy. L'article dans Føringatíðindi le décrit ainsi :
« A la limite des champs de proximité de Toftir, 1 feu fixe brillant en blanc vu d'Eystnes (Eysturoy) vers l'ouest en direction de Flesjarnar (un récif traître situé entre Eysturoy et Streymoy) et en direction de Kirkjubøland au sud de Glyvursnes (Streymoy). De là il brille en rouge jusqu'au centre de Flesjarnar, puis en vert jusqu'au nord de Flesjarnar et de là en blanc en direction de Saltnes. »

Le phare de Toftir est un phare cylindrique en fonte d'une hauteur de 7 mètres, le fanal étant situé à 12,7 mètres au-dessus du

Akraberg
Photo: Erik Christensen

niveau de la mer. Le phare est blanc avec une bande rouge horizontale peinte juste sous le fanal. Il s'agit de ce que l'on appelle un feu à secteurs qui émet une lumière blanche, rouge ou verte selon l'endroit où l'on se trouve par rapport au phare. Le fanal clignote toutes les 5 secondes. La lumière blanche est visible à jusqu'à 12 miles nautiques, et les lumières rouges et vertes à jusqu'à 9 miles nautiques. Le phare est allumé entre le 15 juillet et le 1er juin. Fonctionnement entièrement automatique.

Le phare d'Akraberg
Phare d'état n°6500 - N° international L4342
Position : 61° 23,64125 N - 6° 40,75310 O

En 1909, le service des phares renforça ses activités aux Iles Féroé. C'est à ce moment-là que fut construit le phare iconique d'Akraberg sur la pointe sud de Suðuroy. Les eaux aux sud du hameau de Sumba sont réputées pour leur imprévisibilité. Il s'y trouve des récifs au-dessus et en-dessous de la surface de la mer, et la rencontre entre plusieurs courants marins, associée aux intempéries, crée des conditions dangereuses pour les navires. La situation s'est aggravée en 1884 avec l'effondrement dans la mer du grand rocher de « Munkurin » à l'extrémité sud de Sumbiarsteinur, supprimant ainsi le repère fixe qui permettait de situer les récifs.

Le phare d'Akraberg est un phare cylindrique en fonte sur une fondation en béton. Il est peint en blanc avec un sommet rouge. La tour elle-même fait 14 mètres de haut, et la hauteur du fanal au-dessus du niveau de la mer est de 74 mètres. A cause des vents qui peuvent être parfois extrêmes à cet endroit, le phare est en outre ancré par de solides haubans. Il s'agit d'un phare de type feu à secteurs avec une lumière blanche, rouge et verte selon la position en mer. Le fanal clignote 2 fois 2 secondes toutes les 20 secondes. La lumière blanche est visible à une distance de 20 miles nautiques, tandis

Stóra Dímun
Photo: Ólavur Frederiksen

que les lumières rouges et vertes sont visibles à 14 miles nautiques. Le phare d'Akraberg est aujourd'hui entièrement automatisé.

Le phare d'Akraberg est également équipé d'une corne de brume.

Pendant la seconde guerre mondiale, tous les phares des Iles Féroé furent éteints. On ne les allumait qu'occasionnellement lorsque le trafic maritime allié ou les mouvements liés à la guerre l'exigeaient. Les forces d'occupation anglaises établirent une station radar à Akraberg pour surveiller les eaux au sud des Iles Féroé.

En 1957 Akraberg fut doté d'une centrale électrique autonome pour assurer l'alimentation du phare et du radiophare.

Akraberg comporte aussi un logement pour le gardien de phare où résidaient les gardiens successifs avec leurs familles jusqu'en 1988, date à laquelle le gardien du moment déménagea après un gros ouragan. Le logement sert maintenant de temps à autre pour le personnel et pour des locations de courte durée.

Le phare de Dímun
Phare d'état n° 6580 - N° international L4368
Position : 61° 40,96228 N - 6° 45,71721 O

En 1927, plusieurs phares plus modestes furent construits à divers endroits des Iles Féroé, dont le phare de Dímun. Le premier phare était une tour carrée haute de 2,5 mètres. Il fonctionnait au gaz et était entretenu par le paysan de l'île. Après la seconde guerre mondiale, le phare était vétuste et risquait de s'abîmer dans la mer suite à un glissement de terrain.

Le phare actuel est une tour cylindrique haute de 5 mètres. La tour est blanche avec une bande rouge sous le fanal. Le fanal se trouve à 116 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le feu est une lumière blanche qui clignote toutes les 5 secondes et qui est visible à une distance de 6 miles nautiques. Il est allumé du 15 juillet au 1er juin. Entièrement automatisé.

Anker Eli Petersen

Nouvelle édition en 2014

80e anniversaire du SAR Prince Henrik

Une nouvelle édition de timbre a été ajoutée au programme de 2014 à l'occasion de la célébration du 80e anniversaire de Son Altesse Royale Henrik, Prince consort de Danemark, qui aura lieu le 11 juin.

Cette édition est réalisée conjointement par Post Danemark et POST Greenland.

L'édition comprend un timbre gommé et un carnet de 4 timbres autocollants. Le feuillet complet de timbres gommés contient 10 timbres.

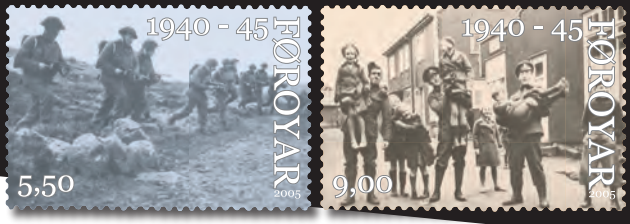
En relation avec cette édition commune, un carnet souvenir sera produit et présenté au public ce printemps.

Date d'émission: 11 juin 2914
Valeur: 14,50 DKK
FO 791

Fig 6. Oblitérations avec chiffres.

Fig. 7a + b.
Deux parties de courriers : l'une avec le cachet KOLLEFJORD, et l'autre avec le cachet FUGLEFJORD.

Fig. 8.
Les forces « d'occupation » britanniques : exercices dans la nature et jeux avec les enfants dans la rue.



Les premiers bureaux de poste

by Henk Burgman AIJP, Amsterdam

Føroyar, îles Féroé en féroïen, connut en 1854 une forme d'autonomie réduite. Les pêcheurs miséreux et les pâtres ne devinrent pas riches d'un coup pour autant, loin de là. Au début, le pays fut gouverné comme une colonie entre les mains des Danois, qui maîtrisaient presque totalement le commerce (poissons et moutons) et avaient le dernier mot dans presque toutes les affaires internes, non seulement pour les structures privées mais aussi pour toute la structure administrative de l'archipel. L'administration postale fut également organisée à la danoise. Le premier bureau postal ouvrit en 1870 à Tórshavn, puis à Trangisvaag en 1877 et à Klaksvig en 1888. A cette époque, on utilisait des cachets d'oblitération numériques danois (238 et 284). (Fig. 6)

A partir de 1888, on utilisa des oblitérations avec le nom de la ville écrit de manière grotesque et la date, avec ou sans indication de l'année. A partir de 1903, plusieurs petites annexes postales ouvrirent sur les îles choisies. Ces sous-bureaux utilisaient une oblitération à deux anneaux avec le nom du village et une étoile au milieu. A partir de 1929, on enleva l'étoile. Ces cachets s'appelaient les oblitérations d'étoile. (Fig. 7a + b)
Tous les noms de villes étaient évidemment en danois. Rien d'étonnant, le Féroïen moyen n'étant pas très cultivé et les couches supérieures de la société étant presque uniquement composées de Danois. Les Féroïens qui savaient lire et écrire vivaient de leur propre gré à la manière danoise, la société étant bel et bien composée de deux groupes bien distincts. La classe inférieure était pauvre et majoritairement analphabète, la classe supérieure était riche et savait lire et écrire (en danois et souvent dans d'autres langues de commerce).

Mais la 2e Guerre mondiale et l'occupation des îles Féroé par l'Angleterre (du 12 avril 1940 au 16 mai 1945) apporta un vent nou-

Fig. 9.
Le drapeau féroïen.

Fig. 10a + b.
Du nom danois (EJDE) au nom féroïen (EIÐI).

Fig. 11.
Timbres-poste qui célèbrent les 100 ans d'enseignement pour adultes aux îles Féroé.

veau sur l'archipel.

La guerre

Durant la guerre, il n'y avait pas de connexions entre le Danemark et l'archipel. Aucun gouvernement danois et aucune ingérence danoise. Les Féroïens furent obligés d'improviser, souvent avec de très bons résultats. Tout cela avait un avant-goût d'indépendance. La flotte de pêche utilisait son propre pavillon, jusque-là interdit, et avec l'aide des Anglais, on imprimait des billets de banques féroïens. Le premier aéroport fut construit sur l'île de Vágar.

Durant la guerre, on utilisait des timbres-poste danois. On eut même recours aux surcharges afin de respecter les tarifs du royaume.
En 1944, les Féroïens furent témoins de la déclaration d'indépendance de l'Islande. Nombreux étaient ceux qui rêvaient d'indépendance et d'autonomie, l'une des caractéristiques des Vikings. Il ne faut pas oublier que de nombreux Féroïens se sentent plus proches des Islandais ou des Norvégiens des (que des Danois. (Fig. 8)

Après un mouvement de revendication d'autonomie en 1946 resté vain, les îles connurent enfin une forme d'autonomie interne en 1948.

La langue féroïenne, plus proche de l'islandais et du vieux norvégien que du danois, fut enfin admise et les Féroé hissèrent leur propre drapeau. (Fig. 9)

De nombreuses questions d'ordre administratif persistaient néanmoins. En 1955, la population tenta de nouveau de gagner en indépendance, mais sans succès.

En 1962, les timbres danois furent remplacés par des timbres aux noms de lieux écrits en féroïen. Strænder fut par exemple remplacé

Fig. 12.
Une lettre-avion de Toftir 24-03-1995 pour la Belgique. Timbre au motif macro teles alpinus, un insecte féroïen qui ressemble à une sauterelle.

Fig. 13.
Courrier avec un timbre de 20 øre, à l'effigie d'un bateau et émis le 25.10.1940 au Danemark durant l'occupation allemande et utilisé aux îles Féroé le 20.01.1943 durant l'occupation britannique.

par Strendur et Kvalbo par Hvalba. (Fig. 10a + b)

Deux langues

La langue danoise est toujours l'une des deux langues officielles aux îles Féroé, mais elle est sans grande importance dans le quotidien.

Jusqu'au 30 janvier 1975, les timbres-poste et les tarifs danois étaient de rigueur. Puis ce jour-là, les premiers timbres féroïens furent émis, mais la politique d'émission et les tarifs étaient encore réglés par les Danois. Mais à partir du 1er avril 1976, les Féroïens formèrent leur propre administration postale et décidèrent eux-mêmes de leur barème d'affranchissement, tout comme ils prirent l'entière responsabilité de la politique d'émission de timbres, souvent en relation avec des événements locaux. (Fig. 11).

Sur les timbres et les oblitérations, on retrouve maintenant la faune et la flore de l'archipel (Fig. 12) ainsi que son art, son histoire, sa culture, ses légendes et son folklore. Rien que ces jolis motifs donnent envie de collectionner ce jeune pays postal et son histoire postale est riche, pour ceux qui veulent s'instruire.

L'histoire de la Poste

Quelques faits marquants : Plus de 80 ans de timbres-postaux danois avec surcharge, d'abord en danois puis en féroïen. Les variations d'oblitérations étoilées (Fig. 13) avec ou sans étoile très marquée. Des surcharges de crise (Fig. 14) : après la 1re Guerre mondiale et au début de la 2e Guerre mondiale, il n'y avait pas de timbres en quantité suffisante. Pour des raisons géographiques, tout courrier devait être transporté par bateaux, ce qui donna de très jolies histoires de transport postal.

Sans parler de toutes les différentes valeurs postales que l'on peut collectionner...

Saviez-vous que les troupes anglaises occupaient les îles durant la 2e Guerre mondiale et qu'elles utilisaient des timbres imprimés au Danemark, pays occupé par les Allemands ? Ces timbres furent envoyés aux îles Féroé avec l'autorisation des Allemands (l'Union postale universelle) à Berne.

Fig. 14.
Courrier local de (Thors)havn avec des timbrés surchargés de 5 et 2 øre. Donc, en tout, 7 øre. Cette surcharge de contrainte fut utilisée dans la période du 13 au 24 janvier 1919.

Fig. 15.
Bloc souvenir avec le bateau à rames Skopun qui, au 19e siècle, transportait le courrier d'île en île, le bureau postal ouvert en 1906 à Tórshavn, et Símun Pauli Poulsen, un postier de campagne insolite.

Le 1er avril 2001, une émission fêtait les 25 ans de timbres-poste féroïens. (Fig. 15)

De nos jours, l'archipel est une société relativement fortunée avec une autonomie administrative sous l'État danois. Financièrement, les îles dépendent toujours de celui-ci et une complète indépendance n'est pas possible dans l'immédiat. Bien que dernièrement, on reparle d'indépendance et d'autonomie totale, il est clair que les challenges financiers seront un obstacle important.

Dépendantes du Danemark, les îles Féroé ne font pourtant pas partie de l'UE, ce qui est largement apprécié par les Féroïens.

Traduit du néerlandais, paru dans le magazine « Filatelie », 9/2013. Avec l'autorisation de « Maandblad Filatelie », rédacteur en chef : René Hillesum. www.defilatelie.nl

Quelques liens intéressants qui donnent des informations sur les îles Féroé :

http://www.faroeislandssc.org/ site Internet de "Faroe Islands Study Circle" en Angleterre.

www.stamps.fo/ site Internet de POSTA STAMPS, l'administration postale féroïenne.

http://www.framtak.com/ Un vivier d'informations sur l'archipel.

http://www.faroeislands.com/ Pareil, beaucoup d'informations.

http://www.noer.com/faroe/ site Internet de Geoffrey Noer, collectionneur de l'histoire postale féroïenne.

http://www.prostamps.de/ Aperçu des timbres utilisés pendant la période danoise.

http://redhost.it/Filatelia/Faroe_Home/Home.html Site Internet d'un collectionneur italien.

Wikipedia propose également des informations sur les îles Féroé.

Émissions nouvelles le 17 mars et 28 avril 2014

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Émission Nordique 2014**
Date d'émission :	17.03.2014
Valeur :	2 x 14,50 DKK
Numéros :	FO 784-785
Format, bloc-feuillet :	105 x 70 mm
Format, timbre :	3,4 x 4,5 mm
Photo :	Finnur Justinussen
Design :	Kári við Rættará
Techinque d'impression :	Offsett
Imprimerie :	LM Group, Canada
Usage postal :	Petites lettres pour l'Europe, 0-50 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Europa 2014 : Instruments musique**
Date d'émission :	28.04.2014
Valeur :	14,50 et 19,50 DKK
Numéros :	FO 786-787
Format, timbre :	30 x 40 mm
Photo :	Fotostudio, Finnur Justinussen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	LM Group, Canada
Usage postal :	Petites lettres pour l'Europe et lettres medium aux autres pays, 0-50 g

Pression d'epreuve

* Les timbres sont aussi émis en carnets autocollants (6)

Émission nouvelle :	**Phares**
Date d'émission :	28.04.2014
Valeur :	14,50, 15.50 et 17,00 DKK
Numéros :	FO 788-790
Format, timbre :	30 x 40 mm
Photos :	Erik Christensen, Ólavur Frederiksen et Finleif Mortensen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	OeSD, Autriche
Usage postal :	Petites, medium et grandes lettres pour l'Europe, 0-50 g

Photo de couverture : Le phare de Toftir - Photographe : Finleif Mortensen
Disposition : Posta Stamps - Imprimerie : TrykTeam, Danemark

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Iles Féroé

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