Posta Stamps
Iles Féroé

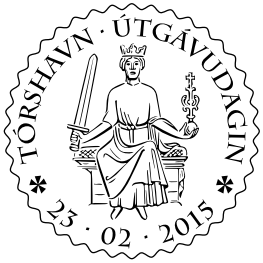
No. 22
Novembre 2014

ISSN 1603-0036

Nouvelles émissions :

- Les 800 ans de Magna Carta
- Les 100 ans du droit de vote des femmes
- L'aéroport de Vágar
- Le voyage de Clayton Atkinson 1833

Posta
FAROE ISLANDS



FO 800
Pression d'epreuve

Les 800 ans de Magna Carta

En juin cette année, cela fait 800 ans que l'un des documents les plus significatifs de l'histoire universelle, la Magna Carta, fut ratifié à Runnymede dans le Berkshire. Le document était le résultat d'un affrontement entre le roi Jean sans terre et les barons qui s'étaient soulevés contre son règne despotique.

Le roi Jean sans terre

A la mort du roi Richard Ier (Richard Cœur de Lion) en 1199, son frère cadet, Jean, monta sur le trône, récupérant également l'Irlande et une partie importante de l'ouest de la France. En 1202, une guerre éclata entre le roi Jean sans Terre et le roi de France, Philippe II (1165 – 1223), entraînant la perte des possessions du roi Jean sur le territoire français en 1204.

Le roi Jean sans Terre consacra la décennie suivante à tenter de reconquérir ces territoires. A l'issu de l'ultime défaite du roi et de ses alliés à Bouvines en 1214, ses barons, excédés, avaient perdu la foi, devenaient hostiles, craintifs, et finirent par se révolter contre lui.

La rébellion des barons

La guerre d'usure de Jean sans Terre contre les Français plongeait l'Angleterre dans une crise politique due aux augmentations d'impôts et à une forte oppression. Le mécontentement contre le roi grandissait et entraina une rébellion. Quand le souverain revint après sa dernière défaite à Bouvines en 1214, il fut accueilli avec des exigences de réformes de la part de la majorité des barons et des nobles qui constituaient normalement la base de son pouvoir. Les parties se donnèrent rendez-vous dans le pré de Runnymede près de la Tamise, entre Windsor et Staines – c'est en ces lieux que la première version de la Magna Carta fut mise sur la table et scellée par le roi.

La Magna Carta

L'aspect réformateur de la rédaction de la Magna Carta tenait au fait que pour la première fois un écrit prétendait limiter le pouvoir d'un roi.

L'idée était d'établir une charte inviolable qui s'appliquerait même au roi et qui l'empêcherait d'exercer un pouvoir absolu. Il consacrait

Le sceau du roi Jean sans Terres

des passages aux libertés individuelles et collectives et allait même jusqu'à prévoir de sanctionner le roi en cas de dépassement de ses prérogatives.

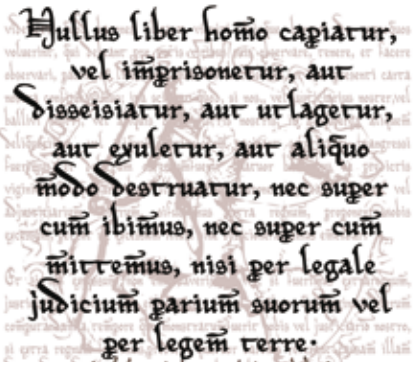
La version originelle de la Magna Carta comporte 63 clauses et articles. La plupart concernent la régulation du système féodal, des directives pour les villes, le commerce et les forêts royales. On y trouve également des procédures se rapportant au crédit et aux droits cléricaux. Mais la partie la plus importante énumère les droits juridiques de l'individu vis-à-vis de l'Etat et les limites du pouvoir du roi.

Le roi Jean sans Terre ne respecta jamais les exigences de la Magna Carta, et avant trois mois, il avait obtenu son invalidation par le pape Innocent III. Cependant, la graine avait été plantée. Les idées de la Magna Carta étaient semées dans tout le pays et avaient pris racine. Une guerre civile éclata, et la plupart des barons se battirent pour défendre les idées de la Magna Carta. Ils obtinrent que le dauphin français Louis accepte de régner sur l'Angleterre et que le roi écossais Alexandre II occupe le nord de l'Angleterre.

En 1216, alors que la majorité du pays était sous le contrôle des rebelles, le roi Jean sans Terre mourut brusquement de la dysenterie. Les quelques barons restés fidèles au trône et le représentant du pape décidèrent d'introniser son fils Henry âgé de neuf ans. Ils envoyèrent des courriers aux chefs des opposants au nom du nouveau souverain, dans lesquels ils ratifièrent le contenu de la Magna Carta et invitèrent les barons à jurer fidélité au roi Henry III. A la même époque apparurent des conflits entre Louis et les barons rebelles, et bon nombre se rallièrent à l'enfant roi.

Les promoteurs de la Magna Carta

Peu de temps avant la majorité du roi Henry, la Magna Carta fut validée et réécrite plusieurs fois. La charte fut promue partout dans le pays et ses idées gagnèrent du terrain. La clause controversée, défendue par les barons, sur la possibilité de destituer le roi fut pourtant rapidement supprimée.



L'arrière-plan du timbre-poste est une reproduction d'une partie de la clause 61 de la Magna Carta originelle de 1215. Cette clause dit que les barons peuvent destituer le roi ou le mettre sous administration si ce dernier dépasse ses pouvoirs. Cette 61eme clause fut enlevée, c'était prévisible, des versions ultérieures de la Magna Carta – mais fut le début de la monarchie constitutionnelle que nous connaissons aujourd'hui.
Le sceau du roi Jean sans Terres est apposé sur le timbre.
Le texte noir du timbre est une reproduction de la clause 39 qui dit qu'un homme libre ne peut être poursuivi en justice que par un tribunal impartial et selon les lois du pays.

Mais les barons avaient acquis une plus grande influence. En 1258, un mouvement sous la houlette de Simon de Montfort imposa les « Provisions d'Oxford », selon lesquelles le roi passait sous l'autorité d'un conseil d'élus.

Bien que la Magna Carta subît par la suite de profonds changements et que le pouvoir des barons sur le roi fût anéanti par une offensive royale menée sous l'impulsion du dauphin Edouard, de nombreuses réformes perdurèrent. Les conseils constitués de propriétaires terriens de la basse noblesse et de représentants des communes persistèrent – et durant le 14e siècle, ces assemblées et leur pendant, le cercle de la noblesse royale, se développèrent vers ce qui ressemble au parlement actuel à deux chambres, avec la chambre des Lords et chambre des Communes.

L'héritage de la Magna Carta

Les idées fondamentales de la Magna Carta se déclinèrent dans le développement de l'administration de l'état anglais, et dépassèrent même ses frontières. La manière dont notre propre constitution divise le pouvoir entre le législatif, l'exécutif et le judicaire trouve en quelque sorte son origine dans un document, rédigé à la hâte dans un obscur pré en Angleterre en 1215.

Sur le timbre-poste, nous avons reproduit le passage le plus célèbre de la Magna Carta d'origine :

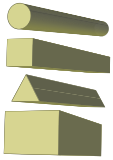
« Aucun homme libre ne doit être arrêté, emprisonné, banni, déclaré hors la loi ou ruiné d'aucune manière, ni poursuivi en justice, sauf par un jugement légal de ses pairs et par les lois du pays ! »

Anker Eli Petersen

Nouveaux tarifs postaux 01.01.2015

Tous les prix sont en couronnes danoises (DKK)

Format, lettre		
Petite lettre	Medium lettre	Grande lettre
23 x 17 x 0,5 cm	33 x 23 x 2 cm	Longueur + largeur + hauteur = max. 90 cm
23 x 17 cm	33 x 23 cm	
0,5 cm hauteur	2 cm hauteur	l+l+h 90 cm



Tarifs nationaux			
Poids	Petite lettre	Medium lettre	Grande lettre
0 - 50 g	8,50	11	12
51 - 100 g		15	17
101 - 250 g		26	29
251 - 500 g		39	39
501 - 1000 g		51	51
1001 - 2000 g			63

Europe et pays nordiques			
A-Prioritaire			
Poids	Petite lettre	Medium lettre	Grande lettre
0 - 50 g	17	19	20
51 - 100 g	22	24	26
101 - 250 g		44	44
251 - 500 g		71	71
501 - 1000 g		108	108
1001 - 2000 g			208

Reste du monde			
A-Prioritaire			
Poids	Petite lettre	Medium lettre	Grande lettre
0 - 50 g	19	23	26
51 - 100 g	23	36	36
101 - 250 g		68	68
251 - 500 g		90	90
501 - 1000 g		164	164
1001 - 2000 g			258

Europe, pays nordiques et A-Prioritaire vers Islande			
B-Économique			
Poids	Petite lettre	Medium lettre	Grande lettre
0 - 50 g	12	14	15
51 - 100 g		18	19
101 - 250 g		37	41
251 - 500 g		57	59
501 - 1000 g		89	89
1001 - 2000 g			115

Reste du monde			
B-Économique			
Poids	Petite lettre	Medium lettre	Grande lettre
0 - 50 g	14	18	21
51 - 100 g		29	32
101 - 250 g		56	59
251 - 500 g		88	89
501 - 1000 g		129	143
1001 - 2000 g			219

FO 801 Pression d'epreuve

Les 100 ans du droit de vote des femmes

En 1915, les femmes féroïennes obtenaient le droit de vote aux deux chambres du parlement danois : le *Folketing* et le *Landsting*. La constitution fut modifiée le 5 juin 1915, et l'un des volets de cette modification fut le droit de vote des femmes. L'année d'après, l'assemblée territoriale des îles Féroé, le Lagting, modifiait ses lois afin d'accorder également aux femmes le droit de vote pour le *Lagting*.

La première fois que les femmes exercèrent leur droit de vote politique fut pour les élections du *Lagting* en 1918. Notez qu'elles avaient pourtant participé au référendum de 1907 pour ou contre l'interdiction de la vente de spiritueux : *« La loi des îles Féroé au sujet du commerce et du débit de boissons spiritueuses »*. Et en 1909, lors des municipales, les femmes avaient également eu le droit de voter.

Le mouvement de la libération de la femme commença timidement aux USA au milieu du 19e siècle, et le droit de vote des femmes en était une exigence dès le départ. Ces idées arrivèrent sous nos latitudes à la fin du 19e et à l'aube du 20e siècle, les pays nordiques étant des précurseurs dans la lutte pour le droit de vote des femmes.

La lutte prenait des formes différentes d'un pays à un autre. L'Amérique ne connaissait pas les luttes militantes de l'Angleterre (où elles été comparées à des révoltes d'esclaves). Le chemin vers les droits de la femme et en particulier son droit de vote étaient de toute manière entre les mains des hommes au pouvoir, et eux seuls déterminaient combien de temps devait durer cette lutte. Aux îles Féroé, on ne peut pas parler de lutte proprement dite : le combat pour le droit de vote des femmes avait déjà été gagné au Danemark.

Malgré le droit de vote, il y avait peu de femmes dans l'arène politique les premières années qui suivirent. Mais dans les années 1960, la condition féminine dans la société, et notamment sur le marché du travail, subit de profonds bouleversements, et comme les femmes intégraient en masse le marché du travail, elles devenaient aussi plus visibles dans la vie politique.

Dans les années rebelles, 1960-1970, le mouvement féministe souhaitait modifier le vieux système, qui favorisait tout naturellement les droits et privilèges des hommes dans la société. Il voulait créer une solidarité entre femmes et aplanir les différences entre les sexes.

Dans les années 1970, le fondement de la participation de la femme à la vie politique fut acté. Avec une représentation féminine dans le *Lagting*, la parité homme-femme fut mise à l'ordre du jour.

Les premiers membres féminins du Lagting organisèrent des assemblées de femmes afin que ces dernières puissent s'habituer à la politique. Mais elles n'eurent pas la permission de tenir ces sessions dans le bâtiment de l'assemblée du territoire des îles Féroé, Tinghuset, *« ce dernier étant réservé aux affaires politiques sérieuses, et non à des frivolités »*, comme disait l'un des membres masculins du *Lagting*.

Ces sessions de femmes avaient donc lieu dans d'autres localités de Tórshavn dans les années 1979-83, avec différents thèmes et sujets de discussions. Ces démarches étaient à l'image de son époque et ne se pérennisèrent malheureusement pas. Bien que ces assemblées de femmes n'atteignissent pas le but visé d'influencer le travail des partis politiques dans le parlement, plusieurs de leurs participantes devinrent actives en politique et se présentèrent par la suite aux élections du *Lagting* et aux municipales.

La première femme élue au Lagting était Malla Samuelsen pour le parti *Sjálvstýrisflokkurin*. Elle fut élue en 1964 mais seulement comme suppléante, donc pour une courte période.

En 1978, les premières femmes furent réellement élues au Lagting. C'était Jona Henriksen, des Social-démocrates (elle était suppléante de 1975 à 78) et Karin Kjølbro, des Républicains.

La première femme ministre fut Jóngerð Purkhus, nommée ministre des Finances et de l'Environnement en 1985.

En 1993, les Féroïens eurent leur première, et jusqu'à maintenant seule, femme lagmand, chef du gouvernement du territoire. C'était Marita Petersen, social-démocrate, chef du gouvernement du territoire de janvier 1993 à septembre 1994. Après les élections, Marita Petersen fut aussi désignée comme présidente du Lagting, la première femme à occuper cette fonction. Une femme fut également élue pour représenter les îles Féroé au parlement danois en 2001, c'était Lisbeth L. Petersen, de Sambandspartiet.

Les idées autour du travail politique ont largement évolué durant ces 100 ans. Il y a 100 ans, le ton du débat sur le droit de vote et la participation politique des femmes était parfois très hargneux et dégradant.

De nos jours, tous les partis politiques ont comme objectif déclaré de donner aux femmes une plus grande représentation politique. Demokratia, une commission qui travaille pour renforcer la participation de la femme dans la vie politique, œuvre de manière transversale. La loi sur la parité fut la première réussite des femmes au *Lagting*. Elle fut adoptée en 1994, 15 ans après que des femmes lancèrent pour la première fois un comité sur ce sujet au Lagting.

De nos jours, la femme a naturellement sa place dans la vie politique. En 1978, deux femmes furent élues, en 1998, quatre femmes. En 2012, il y avait neuf femmes au Lagting, 27,3 % de l'assemblée totale. D'un autre côté, seule une des sept ministres est une femme.

Tous les partis politiques se sont pliés à la parité lors de la présentation des candidats, et il semblerait qu'il y ait un large consensus à ce sujet. Cependant, le pas semble encore plus dur à franchir pour les femmes, et les élues au *Lagting* disent toutes qu'il est primordial d'œuvrer sans cesse pour que les femmes s'investissent davantage dans la vie politique.

Óluva Klettskarð

FO 788-790

Pression d'epreuve

L'aéroport de Vágar et son nouveau terminal

Le nouveau terminal de Vágar a été mis en service le 18 juin 2014. C'est un bâtiment monumental, construit en verre et en acier, qui épouse parfaitement la topographie de nos îles. Les architectes se sont inspirés de l'histoire de l'aéroport en rendant hommage aux baraquements des Anglais qui le construisirent durant la seconde guerre mondiale. Les grandes baies vitrées donnant sur la piste d'atterrissage invitent au rêve de voyages et de grands espaces.

Le terminal est constitué de deux parties : un hall de départs pour accueillir les voyageurs, et un plus grand hall fermé d'arrivées et de départs au-delà la zone d'enregistrement et de contrôle de sécurité. Contrairement à l'ancien terminal qui était doté d'une zone de taxe free assez réduite, le nouveau hall d'arrivées et de départs est spacieux, ouvert, regorgeant de magasins taxe free et disposant d'un café pour les voyageurs.

Le nouveau terminal est en quelque sorte la deuxième phase des travaux d'agrandissement entrepris lorsque les îles Féroé ont reçu l'aéroport en héritage du service de l'aviation danois. La première phase fut de rallonger la piste d'atterrissage de 1 250 m à 1 800 m et d'installer un système moderne d'ILS (système d'atterrissage aux instruments), permettant aux avions d'atterrir même par temps difficile. Le rallongement de la piste fut terminé en 2011 et permit une augmentation de la capacité de l'aéroport qui accueille maintenant de plus grands avions – tout en assurant une plus grande régularité et une plus grande sécurité des vols.

L'extension de la piste d'atterrissage a permis à la compagnie féroïenne, Atlantic Airways, d'introduire de plus grands avions sur la ligne Vágar - Copenhague et de proposer enfin d'autres destinations en Europe. En 2011, la compagnie fit l'acquisition d'un Airbus 319, et un an après, elle devint propriétaire d'encore deux Airbus. Ces avions ont largement amélioré non seulement la capacité mais aussi le confort des passagers – et réduit le temps de parcours entre l'aéroport de Vágar et les différentes destinations.

Un bref aperçu de l'histoire de l'aéroport

C'est donc sous l'occupation anglaise, en 1942, que fut construit un aéroport aux îles Féroé. Le lieu de Sørvágur sur l'île de Vágar fut choisi entre autres à cause de la proximité du grand lac de *Leitisvatn* qui pouvait permettre aux hydravions de se poser.

Photo: Jógvan Helgi Hansen

Le projet initial prévoyait un aéroport avec trois pistes d'atterrissage, mais les travaux s'éternisèrent, et quand la première piste d'atterrissage fut enfin terminée en automne 1943, l'enjeu stratégique d'une base aérienne aux îles Féroé avait changé. On se contenta alors d'une seule piste d'atterrissage, et quand la RAF quitta la base en septembre 1944, elle en fit cadeau au peuple féroïen. A l'époque, la piste d'atterrissage mesurait 1 096 m de long.

Après la guerre, on voulut créer une liaison régulière depuis et vers les îles Féroé. 1946 vit naître « Føroya Flogfelag », une compagnie qui, avec un unique avion de location, un DC-3, proposait des voyages Copenhague – îles Féroé via Prestwick en Écosse. Cette première tentative fut de courte durée, de juillet à septembre 1946 seulement, car elle s'avéra non rentable. La compagnie acheta ensuite, en décembre 1946, un nouvel avion pour cette ligne avec des subventions d'état. Mais au bout de trois jours, l'avion tomba en panne et n'était pas réparable.

L'aéroport fut déserté pendant des années, jusqu'à ce que la compagnie islandaise « Flugfélag Íslands » instaura des lignes régulières entre les îles Féroé, le Danemark et l'Islande en 1963. La piste d'atterrissage fut améliorée, un bâtiment avec une tour de contrôle fut construit, devenant en même temps le terminal, et une petite station de pompiers fut bâtie près de l'aéroport.

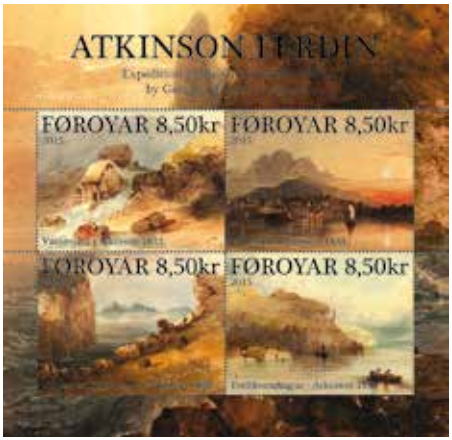
Au début des années 1970, la compagnie danoise Mærsk Air mit en place des lignes régulières entre Vágar et Copenhague. De 1978 à 80, la piste d'atterrissage fut rallongée de 1 100 à 1 250 m, afin que les jets de Mærsk puissent y atterrir.

En 1988, la compagnie féroïenne Atlantic Airways emprunta la ligne Vágar - Copenhague avec un nouvel avion British Aerospace, et la même année, l'aéroport fut doté d'un nouveau terminal. Atlantic Airways agrandit et élargit sa flotte d'avions, tandis que Mærsk Air ferma sa liaison avec les îles Féroé en 2004.

Par la suite, il n'y eut plus de grands changements durant des années, jusqu'à ce que les autorités de l'aviation danoises ne cèdent la responsabilité de l'aéroport aux îles Féroé en 2007. Comme déjà mentionné, la piste d'atterrissage fut alors rallongée, un système ILS mis en place et un nouveau terminal construit.

Anker Eli Petersen

Le voyage d'Atkinson en 1833



FO 804-807 Pression d'epreuve

George Clayton Atkinson (1808-1877), voyageur anglais, quitte le port de Newcastle à bord du « Peggy » le 26 mai 1833. Il se rend aux îles Féroé et en Islande pour y étudier l'histoire naturelle, notamment les oiseaux, la géologie et la culture des peuples. En route, il visite les Hébrides et les îles Shetland. Il débarque aux îles Féroé accompagné de William Cookson et de William Proctor. Ce séjour dans les deux pays durera trois mois.

Le voyage de Clayton Atkinson n'est pas très connu aux îles Féroé, mais quand la reine d'Angleterre, Elisabeth II, visita l'Islande en juin 1990, elle offrit au président de l'époque, Vigdís Finnbogadóttir, le récit de voyage « *Journal of an Expedition to the Feroe and Westman Islands and Iceland 1833 by George Clayton Atkinson* ». La plupart des Féroïens pensent que Clayton Atkinson se limita à explorer l'Islande, mais il se rendit aussi aux îles Féroé. Dans ce récit, nous retrouvons des illustrations et des témoignages précieux, à l'instar de ceux du voyage de Stanley dans nos îles en 1789 et de l'expédition française La Recherche en 1839. La période entre le voyage de Stanley et la croisière avec le bateau Maria en 1854 (repris par des émissions de Posta) est peu documentée par des voyageurs étrangers. Les quelques visiteurs entre le 18e et le début du 19e siècle ne se sont pas exprimés en dessins ou en peintures, ce qui rend le voyage de Clayton Atkinson d'autant plus remarquable et précieux par ses descriptions topographiques des îles Féroé.

Les explorateurs les plus connus qui précédèrent Clayton Atkinson dans l'Atlantique Nord étaient l'Anglais Joseph Banks (1743-1820), Sir William Jackson Hooker (1785-1865) et l'Ecossais Sir George Steuart Mackenzie (1780-1848), mais aussi le géologue Walter Calverly Trevelyan (voyage en 1822 puis en 1837). Clayton Atkinson connaissait d'ailleurs très bien ces voyageurs. Ce n'est que vers les années 1840 qu'il devint plus courant de se rendre aux îles Féroé. On pourrait mentionner par exemple l'aventurier Sir Richard Francis Burton en 1875 et le designer et poète victorien William Morris en 1871.

C'est à Vágar que Clayton Atkinson rencontre pour la première fois des Féroïens, à bord d'un navire français qui fait du commerce et de la contrebande. Les Français achètent des œufs, du lait et des peaux de mouton, les Féroïens du vin rouge et du cognac. Tout ceci évidemment en dehors du monopole royal de commerce.

Les Féroïens restent à bord de leur barque, ils ont peur du choléra. L'argent ne les intéresse pas, ils préfèrent le troc. Clayton Atkinson s'écrit : « Quelle drôle de compagnie ! ». Clayton Atkinson arrive ensuite au port de Tórshavn. Il trouve la ville coquette et y rencontre de nombreux Féroïens de premier rang, des fonctionnaires de l'état danois et le commissaire de police Christian Pløyen (1803–1867).

Les habitants de Tórshavn apprécient Clayton Atkinson et l'accompagnent partout dans l'archipel. Ils se découvrent beaucoup de points en communs avec lui et discutent volontiers notamment de littérature. Atkinson estime que les Féroïens sont honnêtes, croyants, érudits et beaux... en tout cas pendant leur jeunesse. Mais il écrit aussi qu'ils sont « des hommes et des femmes comme on les trouve partout ».

Clayton Atkinson était à la fois peintre et naturaliste. Il était aussi un voyageur d'un nouveau genre : un homme qui voyageait pour des raisons sentimentales et qui cherchait partout la beauté et l'équilibre. Ses images des îles Féroé et de ses habitants reflètent ses penchants romantiques. Son livre respire un grand respect pour les peuples qu'il décrit. Il se rapproche de ces voyageurs du 18e siècle, comme par exemple Sir John Stanley, que nous qualifions souvent de « gentlemen-voyageurs ».

Les images que nous avons retenues pour ce feuillet étaient au départ des esquisses de la main de Clayton Atkinson. Elles sont ensuite devenues des aquarelles sous le pinceau de Thomas Miles Richardson (1784-1848), un peintre anglais très connu à son époque et souvent comparé à son célèbre confrère William Turner. Les images représentent un moulin à eau féroïen, le roc de *Trøllkonufingur* (le doigt de la sorcière) et une chute d'eau sur l'île de Vágar, Tórshavn et la nature, notamment celle des îles de Koltur et de Hestur. Il y a en tout 29 planches en couleurs. Nous connaissons au moins quatre des artistes qui ont dessiné et peint ces images. Les plus connus, outre Clayton Atkinson (spécialiste des oiseaux et du folklore), sont T. M. Richardson et Henry Perlee Parker (aussi connu que Richardson à son époque). Le fils de T.M. Richardson a, lui aussi, peint plusieurs des images.

Kim Simonsen
Ph.d et Mag.Art

Votez pour le timbre de l'année 2014
- 1er Prix: un voyage aux Iles Feroé!

FO 776-778

FO 791

FO 783

FO 786

FO 779

FO 780

FO 781

FO 782

FO 787

FO 788

FO 789

FO 790

FO 792-795

FO 796

FO 797

FO 798

FO 799

FO 784-785

Cette année, le premier prix est un voyage aux Îles Féroé. Le voyage est pour une seule personne et le gagnant peut voyager aux Îles Féroé par navire ou avion en été 2015. Quatre nuits dans un hôtel avec la pension complète sont incluses.

Le gagnant de la deuxième place aura un exemplaire du livre annuel 2014.

Et enfin, nous tirerons au sort 5 exemplaires du livre annuelle 2013.

Envoyez-nous le coupon bien rempli ou à www.stamps.fo.
Veuillez bien voter avant le **15 mars 2015!**

☑ **Oui,** merci! Je souhaite m'abonner à la newsletter de Posta Stamps envoyée par e-mail

E-Mail: _____

Nom: _____

Adresse: _____

_____

Code postal/Ville: _____

Pays: _____

No. de client: _____

Le timbre de l'année 2014 est:

☐

Soldes annuelles

Veuillez bien noter que les timbres et articles de collection présentés sur ces pages sont en vente jusq'au 31 décembre 2014.

Vous avez donc jusq'au 31 décembre pour acquérir ces articles á valeur nominale.

Vous pouvez commander les articles à l'aide de coupon ou bien sur notre site internet: www.stamps.fo.

FO 427

FO 688-689

FO 700

FO 701-702

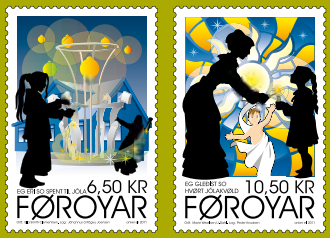
FO 703-704

FO 708-709

FO 719-721

FO 718

FO 719-721



FO 722-723

FO 705-707

Chats, carnet autocollant
PPN000211

Chants de Noël 2, carnet
PPN000911

Jeu annuel 2010

PPY002010

Livre annuel 2010

Féroïen/Danois: PPZDKVI10
Anglais/Allemand: PPZENVI10

Jeu d'enveloppes 2010

FDM002010

Émissions nouvelles le 23 fevriér 2015

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**800 ans de Magna Carta**
Date d'émission :	23.02.2015
Valeur :	24,00 DKK
Numéros :	FO 800
Format, timbre :	24,9 x 42 mm
Design :	Anker Eli Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Lettres medium pour l'Europe, 51-100 g

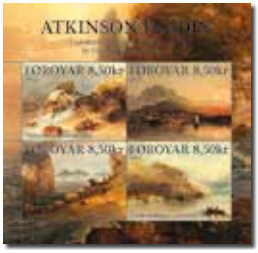
Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**100 ans du droit de vote des femmes**
Date d'émission :	23.02.2015
Valeur :	36 DKK
Numéros :	FO 801
Format, timbre :	40 x 45 mm
Design :	Edward Fuglø
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Grandes lettres aux autres pays, 51-100 g

Pression d'epreuve

* Les timbres sont aussi émis en carnets (8)

Émission nouvelle :	**L'aéroport de Vágar**
Date d'émission :	23.02.2015
Valeur :	8,50 et 15,00 DKK
Numéros :	FO 802-803
Format, timbre :	30 x 40 mm
Photos : / Design :	J. H. Hansen / A. E. Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Petites lettres aux Iles Féroé, 0-50 g et grandes lettres aux Iles Féroé, 51-100 g



Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Le voyage d'Atkinson en 1833**
Date d'émission :	23.02.2015
Valeur :	4 x 8,50 DKK
Numéros :	FO 804-807
Format, timbre :	30 x 40 mm
Format, bloc-feuillet :	91 x 94 mm
Design :	Kim Simonsen et Anker Eli Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Petites lettres aux Iles Féroé, 0-50 g

Photo de couverture : L'aéroport de Vagar - Photographe : Fróði Poulsen
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

Find us on Facebook