Posta Stamps

Îles Féroé

No. 50

Novembre 2021

- Vignettes d'affranchissement 2022
- La reine Margrethe II - 50 ans de règne
- William Morris aux Îles Féroé 1871
- Lieu de tournage sur l'île de Kalsoy
- Les aurores boréales

Posta
FAROE ISLANDS

Svanbjørg Manai, ancien directeur de département, à gauche et Ingun Nolsøe Olsen, nouveau directeur de Posta Stamp.

Nouveautés

Un nouveau chef du Service philatélique
C'est avec un grand plaisir que je vous présente le nouveau chef de Posta Stamps, Ingun Nolsøe Olsen.

Ingun est employée au Service philatélique depuis janvier 2016 après avoir travaillé comme chef de service dans la chaîne de parapharmacie Boots à Manchester. Ingun a une licence en économie d'entreprise et tourisme et une maîtrise en gestion d'entreprise de l'université de Manchester.

Depuis le début il était prévu qu'elle me remplace un jour, et je dois avouer que c'était un excellent choix.

Ingun est parfaite pour ce poste. Elle a une bonne compréhension de la manière de gérer les émissions de timbres-poste, et elle s'intéresse à l'art, à la culture et à l'histoire, ce qui est très important pour ne laisser de côté aucun aspect de la société féroïenne. En plus elle est bon manager et fait preuve d'un bon discernement.

À partir du 1er décembre, je passerai à mi-temps et continuerai encore à occuper des fonctions au sein du Service, mais avec également d'autres tâches.

L'ensemble du personnel et moi-même souhaitons bonne chance à Ingun dans ses nouvelles fonctions de chef de Posta Stamps.

Svanbjørg Manai

Tarifs postaux prévus le 1 janvier 2022

Tarifs nationaux		
Poids jusqu'à	**Standard**	**Maxi**
0 - 100 g	19 kr	43 kr
101 - 250 g	29 kr	43 kr
251 - 500 g		43 kr
501 - 1000 g		61 kr
1001 - 2000 g		69 kr

Le monde entier		
Poids jusqu'à	**Standard**	**Maxi**
0 - 100 g	29 kr	79 kr
101 - 250 g	47 kr	79 kr
251 - 500 g		79 kr
501 - 1000 g		122 kr
1001 - 2000 g		222 kr

Lettre recommandée internationale :
50,00 DKK + tarif postal.

De quatre à trois envois annuels en 2022
2022 est l'année où le Service philatélique a choisi d'émettre moins de timbres.

Cela est avant tout dû au fait que l'utilisation de timbres pour l'affranchissement diminue d'année en année. Dans la société, tout devient plus cher, y compris les envois postaux. Pour cette raison, nous ajustons dorénavant notre programme philatélique avec trois dates d'envoi par an au lieu de quatre : deux envois le premier semestre et un le deuxième semestre. Le dernier envoi annuel en octobre inclura l'édition de Noël, à savoir le livret annuel, la collection annuelle et les vignettes de Noël.

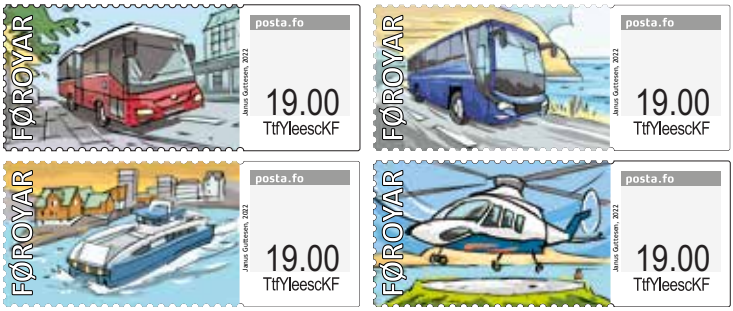
Nous sommes impatients de présenter les émissions passionnantes qui paraîtront l'année prochaine.

En page 7 de cette revue, vous trouverez un programme provisoire des timbres pour 2022. Merci de bien noter que ce programme pourra subir des modifications.

Les éditions de janvier seront expédiées fin février 2022 en même temps que l'édition de février.

Les timbres autocollant seront déplacées en janvier
Pour ce qui concerne notre édition annuelle de timbres autocollants, il a été décidé de déplacer leur édition d'octobre en janvier. En effet, les modifications des tarifs postaux prennent toujours effet au 1er janvier, et il est donc plus judicieux que l'émission ait lieu à ce moment-là.

Par conséquent, il y aura en premier temps deux éditions de carnets de timbres autocollants en l'espace de trois mois. Les deux tirages auront cours et seront utilisés pendant toute l'année 2022 jusqu'à la parution de nouvelles émissions en janvier 2023. A l'avenir, toutes les éditions de timbres autocollants auront lieu en janvier.



Pression d'epreuve

Vign. d'affranchissement 2022

Strandferðslan - Infrastructure physique des Îles Féroé

Le temps des ferries

Après la fin du monopole commerciale royal en 1856, et une fois la transformation d'une société paysanne médiévale en une nation moderne de pêcheurs amorcée, le besoin d'avoir de meilleures possibilités pour se déplacer aux Îles Féroé s'est fait sentir. Il fallait un navire qui puisse à la fois transporter des marchandises et des passagers le long des côtes féroïennes.

Après dix ans de lutte avec le parlement féroïen sur la mise en place d'un moyen de transport public côtier, la direction de la plus grande entreprise des Îles Féroé, la *SARL J. Mortensens Eftf.*, a perdu patience et a tout simplement ordonné la construction en Suède d'un bateau à vapeur qui a été livré en décembre 1895. Le bateau a été nommé Smiril et est entré en service en janvier 1896 sur une ligne régulière entre les villes de Tvøroyri et Tórshavn, entre les villages sur l'île de Suðuroy et les villes les plus importantes du reste du pays. Aussitôt après que la société *J. Mortensens Eftf.* avait montré que l'investissement dans la navigation côtière des Îles Féroé était une entreprise rentable, d'autres acteurs privés se sont joints au projet, et très vite, on a vu apparaître de petits cargos et de petits bateaux transportant des passagers qui naviguaient entre les îles de l'archipel.

Strandfaraskip Landsins

En 1917, la direction départementale des Îles Féroé a repris la gestion de Smiril et a créé la compagnie publique de navigation côtière, « *Strandfaraskip Landsins* », communément appelée Strandferðslan. Au départ, et pendant de nombreuses années, la société Strandferðslan s'est occupée uniquement de la gestion de Smiril, mais, progressivement, l'armateur publique a pris en charge les lignes qui ne faisaient pas de profit, tandis que les armateurs privés ont continué de gérer les lignes rentables.

Dans les années 1960 et 1970, Strandferðslan a repris toutes les lignes de ferry des Îles Féroé à son compte. La flotte vieillissante est régulièrement remplacée et renouvelée - et le dernier né est le petit ferry catamaran « *Erla Kongsdóttir* », qui est représenté sur l'un des vignettes d'affranchissement. « Erla Kongsdóttir » est un bateau de réserve qui est mis en service si l'un des petits navires en navette doit subir des contrôles ou des réparations.

Le temps des tunnels

La première voiture est arrivée aux Îles Féroé au début des années 1920 et ne pouvait guère s'aventurer loin au-delà des rues étroites de Tórshavn. Il n'y avait tout simplement pas de routes de campagne dignes de ce nom. Très

L'un des bus bleus de Bygdaleiðir en route à Trøllanes. Photo: Ólavur Frederiksen

vite, d'autres voitures ont suivi, et surtout des autocars et des fourgonnettes. Un tout premier réseau routier s'est progressivement mis en place un peu partout. On a établi des lignes d'autocar privées là où les bateaux faisaient escale pour pouvoir acheminer les passagers et les marchandises légères dans les agglomérations voisines.

Dans les années 1950 et 1960, beaucoup de ces routes locales ont été reliées - et au début des années 1970, une refonte plus systématique de l'ensemble du réseau routier a commencé – dont le standard a considérablement augmenté.

Le grand tournant a eu lieu lorsque nos deux plus grandes îles, Streymoy et Eysturoy, ont été reliées par un pont. On a creusé un long tunnel sous la montagne qui va du pont de Norðskáli sur la côté ouest d'Eysturoy jusqu'au bas de la vallée de Skálafjørður. De ce fait, le trajet pour aller jusqu'à Skálafjørður, ainsi qu'aux villages situés sur l'est d'Eysturoy et aux îles les plus au nord, a considérablement été réduit.

Quelques années plus tard, on a ouvert un tunnel entre Kaldbaksbotnur et Kollafjørður, ce qui a réduit encore plus le trajet - et l'ancienne route de montagne, plutôt hasardeuse, de Tórshavn est devenue superflue.

L'étape majeure suivante est venue avec la construction de longs tunnels sous la mer. D'abord entre Streymoy et Vágar, plus tard entre Leirvík sur l'île d'Eysturoy et Klaksvík sur l'île de Borðoy. Toutes ces grandes installations peuvent peut-être sembler excessives, mais ces investissements ont, de fait, permis de mettre fin à quatre lignes de ferry très onéreuses.

En 2020, un troisième tunnel sous la mer, qui est aussi le plus long, a vu le jour et il relie directement Skálafjørður à la capitale. La fonction de ce tunnel est de raccourcir encore plus le temps de transport entre Tórshavn, Skálafjørður et les îles situées au nord de l'archipel. À l'heure où nous écrivons ces lignes, on est en train de creuser un autre tunnel sous les fonds marins situés entre les îles de Streymoy et de Sandoy. Quand ce projet sera terminé,

Erla Kongsdóttir. Photo: Regin Torkilsson.

on entreprendra la construction d'un dernier tunnel sous la mer, entre Sandoy et Suðuroy. Quand ce sera fini, il sera alors possible de se déplacer en voiture du village la plus au sud des Îles Féroé, Sumba, jusqu'au village la plus au nord, Viðareiði, sans aucune traversée en ferry chemin faisant.

Le temps des bus

En 1980, la compagnie publique de bus « *Bygdaleiðir* » a été créée et de vraies lignes de bus ont été établies. Bygdaleiðir a ensuite été repris par Strandferðslan. Cela a considérablement facilité les déplacements par voie terrestre en bus, en particulier sur les longs trajets entre Tórshavn et l'aéroport de Vágar, ou entre Klaksvík et Tórshavn. Sur les étiquettes d'affranchissement, Bygdaleiðir est représenté par le bus bleu.

Le bus rouge, en revanche, est l'un des bus de ville de Tórshavn. Les bus urbains sont exploités par la compagnie municipale « *Bussleiðin* », qui a été fondée en 1979. Dans les années 1970, la capitale s'est agrandie et il a été nécessaire de mettre en place des transports publics en bus dans la ville. Et cela s'est avéré être une mesure visionnaire. Depuis le jour où les bus iconiques rouges ont roulé pour la toute première fois, Tórshavn a plus que doublé de taille.

En 1980, Strandferðslan a également étendu ses activités avec une liaison par hélicoptère. Il était alors désormais possible de se rendre beaucoup plus rapidement dans les lieux centraux de l'archipel - mais, plus important encore, les petites îles périphériques souvent inaccessibles ont été reliées aux zones principales de façon beaucoup plus stable que lorsqu'il n'y avait que les navires réguliers sur lesquels compter.

En 1994, le service d'hélicoptères a été repris par la compagnie aérienne féroïenne Atlantic Airways qui assure les vols réguliers aux Îles Féroé ainsi que le transport sanitaire et ambulancier en cas de besoin.

Anker Eli Petersen

Programme provisoire de timbres 2022

3 janvier **Vignettes d'affranchissement 2022: Transport public.** 4 motifs. Artiste : Janus Guttesen.

14 janvier **S.M. la reine Margrethe II - 50 ans de règne.** Bloc-feuillet de 1 timbre. Impression noire et pochette avec bloc-feuillet, impression noire et fdc. Artiste / graveur : Martin Mörck.

28 fevriér **William Morris aux Îles Féroé 1871.** Bloc-feuillet de 1 timbre. Organisation / mise en page : Kim Simonsen.

Kalsoy - lieu de tournage. 2 timbres, carnet autocollant et 2 cartes postales. Photos : Jákup Brúsá.

Les aurores boréales. 2 timbres. Photos: Thomas Vikre et Árni Øregaard.

16 mai **Le premier livre féroïen, 1822.** Bloc-feuillet de 2 timbres. Artiste : Ole Wich.

Europa 2022 : Mythes et légendes. 2 timbres et un carnet autocollant. Artiste : Anker Eli Petersen.

Arts textiles. 6 timbres. Artistes : Astrid Andreasen, Jórunn D. Poulsen et Tita Vinther.

Sepac 2022 : Boissons locales. 1 timbre. Artiste : Anker Eli Petersen.

24 octobre **SALT - Sound Art Live Theatre.** Bloc-feuillet de 2 timbres. Photos : Fotostudio.

Timbres de Noël. 2 timbres, carnet autocollant et 2 cartes postales. Artiste : Heiðrik á Heygum.

Vignettes de Noël, livre d'année et collection annuelle.

NB ! Des réservations sont faites pour les changements de programme annuel et de mise en page.

Pression d'epreuve

Sa Majesté la reine Margrethe II - 50 ans de règne

L'année 2022 sera une grande année de jubilé pour la Maison Royale de Danemark. Le 14 janvier 2022, S. M. la reine Margrethe II pourra fêter ses cinquante ans de souveraine.

De nombreux préparatifs ont été faits pour la célébration du 80ème anniversaire de la Reine le 16 avril 2020. Tous les événements liés à cette fête ont cependant dû être annulés en raison de la pandémie qui a frappé le monde entier de plein fouet. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'envie et le besoin de célébrer cet anniversaire aient pris une place aussi importante.

Dans le cadre de ce jubilé, le service postal des Îles Féroé publie un bloc-feuillet sur lequel figure la reine Margrethe II assise devant les ruines d'une cathédrale, familièrement appelée « le mur », et qui se trouve dans le village de Kirkjubøur. La Reine porte le costume traditionel des Îles Féroé, et autour d'elle, s'étendent l'herbe verte et le bleu de la mer. De cette façon, le bloc-feuillet montre aussi l'attachement de la Reine pour les Îles Féroé, notre histoire, notre culture et notre nature.

La Reine a fait des études d'archéologie en Angleterre dans les années 1960 à 61, et, par ailleurs, des recherches archéologiques ont montré que ledit « mur » a été achevé autour de l'époque où Margrethe I était Reine de Danemark. C'était peu de temps après que les Îles Féroé, en même temps que la Norvège, ont intégré en 1380 le royaume de Danemark et de Norvège. L'année prochaine, nous pourrons donc dire que les Îles Féroé auront fait partie intégrante du royaume de Danemark pendant 642 ans, dont un demi-siècle avec Margrethe II comme Reine.

Le seul monarque qui ait siégé sur le trône plus longtemps que Margrethe II est Christian IV. Ce dernier est devenu roi lorsqu'il était enfant et a pu, pour cette raison, régner pendant soixante ans - de 1588 à 1648. S'il était permis à la reine Margrethe de célébrer ses soixante ans de règne en 2032, elle établirait alors le record du monarque qui a siégé le plus longtemps sur le trône de l'un des plus anciens royaumes du monde.

Mais la reine Margrethe détient déjà un autre record, qu'elle a pris soin de bien ancrer. Depuis

La reine arrive à Tórshavn en juillet 2021.

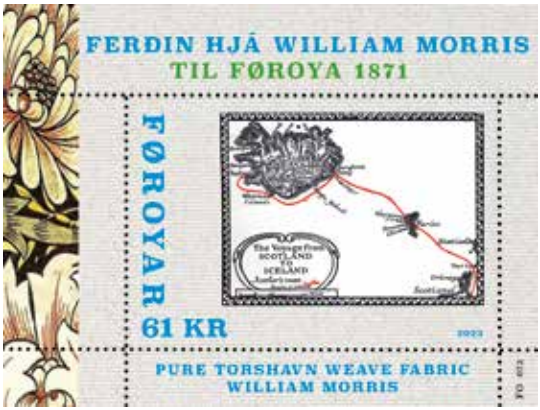
la première visite du roi de Danemark dans notre archipel, qui remonte à 1874, aucun des souverains qui l'ont précédée n'a visité les Îles Féroé aussi souvent que Margrethe II. En souvenir de la première visite royale de 1874, un petit édifice, que l'on nomme le mémorial royal, a été érigé bien en vue sur l'une des collines de Tórshavn.

Aucune plaque commémorative n'a été édifiée en l'honneur la reine Margrethe II aux Îles Féroé et il n'en est d'ailleurs aucunement besoin. Ceci est apparu très clairement lors de la visite de la Reine dans l'archipel en 2021. Dans l'une des villages où elle s'est rendue, on a fait en sorte que la Reine se retrouve exactement au même endroit que lorsqu'elle avait visité les Îles Féroé en compagnie de ses parents, alors qu'elle n'était encore que princesse héritière, voilà plus de 60 ans.

Pour de nombreuses personnes âgées, cela a été un moment très particulier de revivre ce vieux souvenir après tant d'années. Ces histoires montrent clairement que la Reine n'a aucune besoin de mémorial. Lors de ses nombreuses visites dans l'archipel, c'est dans la mémoire des Féroïens que la Reine y grave son souvenir. Le mari de la Reine, feu le prince Henri, lui a été d'un très grand soutien à cet égard, car personne ne doutait de l'authenticité de sa joie, lorsqu'il visitait les Îles Féroé au côté de la Reine.

Le grand intérêt que la reine Margrethe II a porté aux Îles Féroé et à notre culture a eu un grand impact sur sa popularité chez nous. Bien que tout le monde ne soit pas d'accord sur l'importance que la monarchie doive avoir dans la société contemporaine, on ne peut s'empêcher d'avoir du respect pour une reine qui non seulement parle la langue féroïenne, mais qui a aussi appris les pas d'une ronde féroïenne. De surcroît, la Reine porte le costume national féroïen avec fierté, est férue d'art féroïen et connaît quasiment tous les recoins de l'archipel. Même après autant de visites, Margrethe II est aujourd'hui tout aussi la bienvenue dans les Îles Féroé qu'elle ne l'a été lors de sa toute première visite il y a cinquante ans.

Erling Isholm, historien



Pression d'epreuve

William Morris aux Îles Féroé en 1871
'Pure Torshavn Weave Fabric'

William Morris (1834-1896). Artiste, écrivain, artisan d'art et socialiste anglais. Morris a contribué à changer les mentalités, ainsi que le style et les intérieurs de son temps. Il était initialement de formation théologiste (d'Oxford), puis architecte. Fortement inspiré par ses amis, les artistes du préraphaélisme, Dante Gabriel Rossetti et Edward Burne-Jones, Morris devint ultérieurement une figure centrale dans le mouvement anglais Arts and Crafts (littéralement : arts et artisanats).

Dans sa prime jeunesse, il est inspiré par l'œuvre de Walther Scott et il se passionne pour les paysages, les constructions moyenâgeuses et de la romance historique.

William Morris – créateur de beaux objets
Déjà très jeune, William Morris ressent le besoin de créer de beaux objets comme par exemple des papiers peints, des textiles, des meubles mais aussi des vitraux. Il dessine plusieurs demeures et écrit un certain nombre d'ouvrages. Il est le plus grand poète de son époque en Angleterre.

En 1871, et ensuite en 1873, Morris se rend en Islande et c'est ainsi qu'il passe par les Îles Féroé en chemin. Il passe même chez nous aux Îles Féroé à deux reprises en 1871.

Le jeune Morris s'indigne contre ce capitalisme qui produit des objets laids, qui pollue et qui offre des conditions de vie indécentes à l'ouvrier anglais. Sa paisible bourgade natale, Essex, à la campagne, devient vite une simple banlieue de Londres et de son expansion effrénée.

Voyages aux Îles Féroé en 1871
Morris fut particulièrement charmé par les Îles Féroé, le premier pays nordique qu'il aie jamais visité. Il avait, avant son voyage, traduit de la littérature islandaise vers l'anglais. Sa tournée en Islande – et aux Îles Féroé – faisait partie de son aspiration à trouver des sociétés qui n'étaient pas encore détruites par l'industrialisme et son lot de pollution, colonialisme et cupidité. Morris souhaitait découvrir des sociétés qui se basaient sur la bienveillance et la communauté - et non uniquement sur la relation d'échange capitaliste entre les individus.

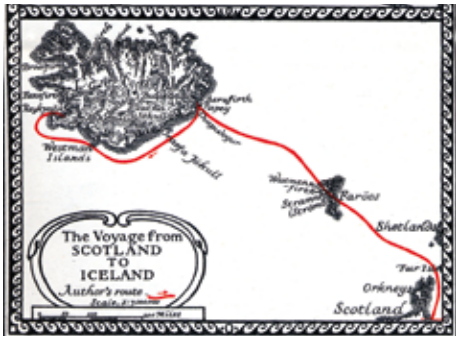
En tant que designer, Morris était fasciné par la conception féroïenne en matière de bateaux, d'architecture et d'habillement. Au village de Kirkjubøur, il découvrit un intérieur d'église du Moyen-Âge, sculpté en bois et à la main, il fut exactement l'homme à savoir admirer cet œuvre !

Morris posa en outre un regard doux et bienveillant sur la capitale Tórshavn. C'était un cas rare parmi les visiteurs de l'époque.

Il était très impressionné par notre petit archipel, mais aussi tout ému de retrouver des fleurs qu'il connaissait dans un coin si lointain du monde.
"...un endroit particulièrement beau et poétique, il me semble, mais aussi plus éloigné et plus mélancolique. Le décrire me dépasse, bien que je retrouve également ici des fleurs, de l'herbe et le soleil qui brille."

Morris était un grand admirateur d'architecture. Il observe, toujours avec son esprit positif, nos demeures et leurs habitants :
"...toutes les maisons sont en bois dotées de hautes toitures et de petites fenêtres blanches, tandis que les murs restants sont composés de bois avec un traitement « Stockholm », les toits sont en tourbe avec de jolies petites pousses d'herbe ...les personnes que nous rencontrons sont courtoises, dotées d'un agréable tempérament, et elles ont toutes l'air contentes. Les femmes ne sont ni très belles ni laides, tandis que les hommes sont gracieux et très dignes dans leurs beaux costumes."

À son départ, Morris écrivait assidument dans ses journaux intimes. Quand le navire Diana s'engagea dans le détroit de Vestmanna entre Streymoy et Vágar, lui et les autres passagers voyaient des Féroïens qui couraient vers eux pour les voir ainsi que leur bateau. La nature est ici-même très impétueuse avec un fort courant entre les hautes montagnes.



Carte montrant le voyage de Morris de l'Écosse aux Îles Féroé et à l'Islande.

Quelques jours après, Morris décrivait ainsi son départ des Îles Féroé :
"C'était comme onirique, je n'ai jamais vu une chose pareille. C'était splendide de pénétrer d'abord ce détroit exigu et puis d'émerger, directement, dans l'Atlantique. Derrière nous, un mur de pierres et de montagnes, devant nous, le crépuscule d'un minuit sans ombres. Je n'ai jamais rien vu qui soit aussi impressionnant."

Pure Tórshavn Weave Fabric

Morris ne nous a pas seulement laissé ses fascinantes descriptions, il nous a encore fait cadeau d'un textile spécialement tissé qu'il a nommé '*Pure Torshavn Weave Fabric*'. Dans ses nombreuses esquisses, on constate qu'il recourt beaucoup à un camaïeu de gris, même l'herbe et la mer deviennent grises dans le brouillard. Donc rien d'étonnant : ce textile est dans deux tons de gris qui vont très bien avec les couleurs douces des Îles Féroé. Et d'ailleurs en grand contraste avec la flore et ses couleurs vives que nous retrouvons dans le mouvement Arts and Crafts. La force de ce textile ? Même 150 ans après sa conception, nous le considérons comme étant à la fois très moderne et très classique.

Kim Simonsen
Docteur en littérature

Pression d'epreuve

Lieu de tournage sur l'île de Kalsoy

James Bond aux Îles Féroé

À la fin de l'été, les îles nordiques en particulier offrent le spectacle de falaises qui, à l'instar de la mythique Femme-phoque des Îles Féroé, donnent l'impression de se jeter dans la mer. À cette saison, ces falaises peuvent être recouvertes d'un vert si foncé qu'au-dessus de la surface de la mer, elles semblent presque être d'un vert-bleu scintillant et, comme un mirage, se fondent dans un ensemble dramatique avec leurs propres couleurs vibrantes.

C'est pourquoi il est tout à fait édifiant que le nouveau film James Bond, *Mourir peut attendre*, ait justement été tourné dans ces contrées.

Bien que les Îles Féroé aient fait partie des premiers pays de l'Atlantique Nord à se doter d'un bon cinéma, il est à noter que peu de films ont été tournés dans notre archipel. Les visites du Roi de Danemark y ont cependant été filmées dès 1907, étant donné que *Nordisk Film*, la plus ancienne société cinématographique au monde, était présente.

Mais lors de la visite royale de 1927, les Féroïens possédaient eux-mêmes leurs propres caméras, et ont ainsi pu filmer l'événement à la fois dans les villes de Tórshavn et de Tvøroyri.

En plus des visites très médiatisées du roi et d'autres célébrités, de nombreux Féroïens ont également filmé leur vie quotidienne : les pêcheurs partant pour de longs voyages en mer achetaient des caméras pour faire découvrir le vaste monde à ceux qui restaient à la maison, mais aussi pour filmer les tout récents événements qui avaient eu lieu chez eux. De cette façon, ils pouvaient conserver ces souvenirs avec eux et les visionner lors de leurs campagnes de pêche.

Ce constat historique est la raison qui sous-tend l'intérêt historico-culturel pour l'observation, dans les films, de petits et grands événements – que ce soit dans le cadre familial ou loin de chez soi.

La nouveauté est que, cette fois, nous faisons aussi partie de récits internationaux impliquant des héros courageux et des bandits de la pire espèce. Néanmoins, c'est précisément ce genre d'histoires qui a été raconté dans les sagas, les légendes et contes de fées au cours des mille dernières années.

Ce ne sont pas les récits centenaires qui ont changé – mais seulement leur narration.

Nous qui avons vécu ici de façon si isolée à l'une des extrémités nord du Gulf Stream, nous recevons à présent chez nous des visiteurs du monde entier qui souhaitent que notre cadre naturel serve de coulisses à leurs récits modernes, où le bien affronte le mal – et où le héros attire notre attention sur le fait que le monde est entre de bonnes mains.

Même si les problèmes créés par l'homme semblent sinistres, il y a toujours de l'espoir, et la solution se trouve dans les mains du héros. Et, qui sait, peut-être que le héros deviendra un

Kalsoy. Photo: Jákup Brúsá.

beau jour une héroïne comme Wonder Woman et sauvera la planète de forces destructrices et mettra le monde matérialiste à ses pieds, tout comme les héros masculins blancs l'ont fait jusqu'à présent dans les films.

Il est donc très gratifiant que les Îles Féroé aient attiré le héros de cinéma par excellence jusqu'à elles pour le tournage de son 25ème film, *Mourir peut attendre.* Bien que la scène soit de dimension modeste et qu'elle sera à peine remarquée par nous qui vivons ici, elle a cependant une signification importante pour le monde extérieur en tant qu'objet de fascination, parce que la force d'attraction des falaises et de la mer est toujours aussi forte. Même si nous sommes éloignés les uns des autres dans la réalité, nous sommes côte à côte dans le film. Car c'est là que nous nous ouvrons à l'aventure.

C'est pourquoi il est très important que nous gérions correctement ce joyau de la nature donné par Dieu et que nous l'affinions afin que nous ne finissions pas comme une coulisse vide de sens - envahie par les touristes.

Le premier défi est de participer à la production professionnelle de films, afin que nous puissions développer des compétences en tant que nation cinématographique de l'Atlantique Nord. Le deuxième défi n'est pas moindre, car les films, qui comptent parmi les médias les plus séduisants, peuvent amener de très nombreux touristes à visiter nos sites les plus populaires, où il n'y a de place que pour quelques personnes à la fois.

En collaboration étroite avec les acteurs locaux, les agriculteurs et l'industrie du tourisme, il est donc très important de créer des liens durables et de concevoir une perception commune du tourisme, qui soit autre chose et bien plus qu'un simple gâteau fiscal à partager sur une table à dessin.

Les histoires les plus solides de la planète n'ont jamais été aussi proches de nous que maintenant. Devant le grand écran mondial du cinéma, nous devons reconnaître que c'est précisément là que réside notre plus grand défi aujourd'hui.

Birgir Kruse, critique de cinéma

Les aurores boréales

Nous étions à la fin des années soixante, peut-être au début des années soixante-dix, lorsque l'un de mes camarades de classes demanda si nous avions vu la veille les lumières multicolores dans le ciel. « Ça annonce la fin du monde », continua-t-il, et il s'agaça un peu en voyant que son sinistre message ne fut accueilli que d'un haussement d'épaules.

« Balivernes », lui dit-on, « ce sont les aurores boréales. Tu n'as jamais vu des aurores boréales avant ? »

« Non », insista-t-il, « c'était bien plus grave que ça. Les aurores boréales sont vertes, et là il y avait toutes sortes de couleurs ! »

Nous nous regardions en haussant de nouveau les épaules. Lorsqu'il était de cette humeur, il n'y avait rien à y faire. Nous le laissions donc à ses réflexions apocalyptiques, mais en sortant de la cour de l'école, nous continuions à parler de ces superbes aurores boréales que nous avions évidemment vues. Quelle vision impressionnante !

Les lumières dansantes

Ce soir-là, les aurores boréales revinrent, encore plus splendides et encore plus puissantes. Aussi belles étaient-elles, elles avaient cependant quelque chose d'effrayant. En regardant tous ensemble ce spectacle violent, nous comprenions la terreur teintée de religion de notre camarade, mais plutôt mourir que de l'avouer.

De longues bandes de lumière colorée dansaient et virevoltaient dans le ciel. Les couleurs se succédaient depuis un vert-jaune jusqu'au rouge en passant par le vert et le bleu. Par cette nuit étoilée, on les sentait quasiment crépiter et pétiller, presque comme l'électricité statique générée en retirant trop vite un T-shirt en nylon.

Tempêtes solaires etc.

Ceci se passa comme déjà dit à la fin des années soixante ou au début des années soixante-dix, à une époque où les enfants s'intéressaient à tout ce qui touchait à l'espace. Même si nous n'étions pas tout à fait clairs sur le déroulement précis, nous savions que les aurores boréales apparaissent lorsque l'énergie du vent solaire augmente, surtout lors de grosses éruptions appelées facules ou flares solaires.

Lorsque les particules du vent solaire heurtent le champ magnétique de la Terre, il se forme aux pôles nord et sud des aurores boréales ou australes.

Plus le vent solaire est fort, plus les aurores boréales sont puissantes. Elles se forment à une altitude entre 90 et 300 kilomètre, lorsque l'énergie du vent solaire, sous forme de particules chargées, rencontre la magnétosphère de la Terre et pénètre dans l'atmosphère le long des lignes de champ de celle-ci, dans une ceinture autour des pôles magnétiques de la Terre. Lors d'une forte activité solaire, c'est-à-dire lors d'une tempête solaire, la ceinture septentrio-

nale devient plus large, et les aurores boréales deviennent visibles plus au sud.

Le mécanisme
Dans le mécanisme proprement dit, les protons et électrons énergétiques du vent ou de la tempête solaire entrent en collision avec les molécules de l'atmosphère en leur donnant temporairement des niveaux d'énergie plus élevés. Les molécules et les atomes se débarrassent ensuite de cette énergie supplémentaire ou bien réintègrent un électron perdu et retombent dans leur état fondamental. C'est ce processus, appelé émission, qui produit les aurores boréales, les différentes longueurs d'ondes étant à l'origine des différentes couleurs. Lorsque les atomes d'oxygène retombent dans leur état fondamental, la matière émise génère des lumières rouges, vert-jaunes et vertes. Lorsque les molécules d'azote récupèrent un électron après avoir été ionisées, une lumière bleue est émise, et en retournant à leur état fondamental, elles émettent une lumière rouge.

Les sourcils d'Ymer – Les remparts de Midgard
Oui, je sais, ces mécanismes réels peuvent paraître ennuyeux à l'écrit. Mais je vous garantis que pour les garçons et les filles qui regardaient la danse des aurores boréales dans la nuit noire, cet évènement n'avait rien d'ennuyeux. J'ai vu beaucoup d'aurores boréales avant et après, mais aucunes ne rivalisent avec le spectacle cosmique qui se jouait au-dessus de nos têtes ce soir-là dans les années soixante.

Nos imaginations ont vraiment été titillées, et nous n'étions pas les premiers à éprouver une certaine confusion et humilité devant ce spectacle. Nos ancêtres, les Vikings, avaient leur propre explication du phénomène :

Après qu'Odin et ses frères eurent occis le géant Ymer, ils construisirent l'univers visible à partir de son corps. En plein milieu, ils fondèrent Midgard, le monde des hommes, et autour ils élevèrent des remparts en guise de protection contre les géants et autres monstres. Les remparts furent construits à partir des sourcils d'Ymer, et de temps en temps on peut voir au loin scintiller les poils, c'est ce que certains appellent les aurores boréales.

Nos voisins à l'est, les Groenlandais, ont hérité de leurs ancêtres d'une explication non moins haute en couleur. Les anciens Inuits racontaient que les aurores boréales étaient en fait les âmes des défunts qui jouaient au ballon dans le ciel.

Mais quand même – la fin du monde ?
« Ça annonce la fin du monde », disait notre camarade inquiet. Ni lui ni nous n'avions la moindre idée que ses mots avaient failli devenir réalité.

Le 23 mai 1967, la panique se répandit dans le haut commandement de l'armée américaine. La guerre froide entre les puissances de l'est et de l'ouest battait son plein lorsque les systèmes de radars américains tombèrent soudainement en panne. Les Américains pensaient que c'était l'armée soviétique qui brouillait leurs radars, et ils étaient convaincus qu'une attaque nucléaire sur les États-Unis était en route. Toutes les sonnettes d'alarme se déclenchèrent, et une attaque de représailles nucléaire était en cours de préparation lorsque quelqu'un eut l'idée lumineuse de consulter les scientifiques concernant les perturbations atmosphériques. Les astronomes, qui s'intéressaient depuis peu à l'activité du soleil, étaient en mesure d'annoncer qu'il venait d'y avoir une énorme éruption sur le soleil, et qu'une forte tempête solaire avait touché la Terre. Cette tempête solaire était tellement puissante qu'elle grilla de l'équipement électronique dans le monde entier, y compris les systèmes américains d'alerte rapide.

L'attaque de représailles fut annulée, et le cataclysme nucléaire fut évité – de justesse.

Si je me souviens bien, la grosse tempête solaire et les aurores boréales spectaculaires qui s'en suivirent eurent lieu plus tard qu'en 1967 – mais je pourrais me tromper. En tout cas je suis bien content que mon camarade de classe ne se soit pas avéré prophète.

Anker Eli Petersen

Émissions nouvelles le 3 et 14 janvier, et le 28 février 2022

Test proof

Émission nouvelle : **Vignettes d'affranchissement 2022 : Transport public**
Date d'émission : 03.01.2022
Valeur : 4 x 19,00 DKK
Format : 55,0 x 22,5 mm
Artiste : Janus Guttesen
Technique d'impression : Flexoprent
Imprimerie : Limo Labels, Danemark

Test proof

Émission nouvelle : **la reine Margrethe II - 50 ans de règne**
Date d'émission : 14.01.2022
Valeur : 50,00 DKK
Numéro : FO 971
Format, timbre : 31 x 52 mm
Format, bloc-feuillet : 100 x 70 mm
Artiste / gravure: Martin Mörck
Technique d'impression : Intaglio/Offset
Imprimerie : La Poste, France
Usage postal : Lettres recommandées
Autres produits : Impression en noir et une pochette

Test proof

Émission nouvelle : **William Morris aux Îles Féroé 1871**
Date d'émission : 28.02.2022
Valeur : 61,00 DKK
Numéro : FO 972
Format, timbre : 65 x 44 mm
Format, bloc-feuillet : 93 x 70 mm
Dessin : Kim Simonsen
Technique d'impression : Offset
Imprimerie : Bpost, Belgique
Usage postal : Lettres aux pays étrangers, 101-250 g.

Test proof

Émission nouvelle : **Lieu de tournage sur l'île de Kalsoy**
Date d'émission : 28.02.2022
Valeur : 19,00 et 29,00 DKK
Numéro : FO 973-974
Format, timbre : 56 x 25 mm
Photos : Jákup Brúsá
Technique d'impression : Offset
Imprimerie : Cartor Security Printing, France
Usage postal : Lettres aux Iles Féroé et aux pays étrangers, 0-100 g.
Autres produits : Un carnet autocollant de 6 timbres

Test proof

Émission nouvelle : **Les aurores boréales**
Date d'émission : 28.02.2022
Valeur : 19,00 et 43,00 DKK
Numéro : FO 975-976
Format, timbre : 40 x 30 mm
Photos : Thomas Vikre et Árni Øregaard
Technique d'impression : Offset
Imprimerie : Cartor Security Printing, France
Usage postal : Lettres et maxi-lettres aux Iles Féroé, 0-100 g.

Disposition : Posta Stamps. Photo de couverture : Le bus 007 à Tórshavn, Îles Féroé. Photo : Ólavur Frederiksen. Imprimerie : TrykTeam, Danemark.

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Iles Féroé

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

Multilingual webshop: www.stamps.fo

ISSN 1603-0036

/faroestamps