# Posta Stamps

Îles Féroé No. **56**

Octobre 2023

Posta
FAROE ISLANDS

**Vignettes d'affranchissement 2024**

**Lieu de tournage: Tindhólmur**

**La mine de charbon de Hvalba**

# Vignettes d'affranchissement 2024 : Bateaux de pêche côtière

Depuis que des hommes se sont installés aux Îles Féroé, la pêche côtière a toujours été un élément important de leur stratégie de survie.

## Bateaux de pêche côtière

L'agriculture seule ne suffisait pas à nourrir la population, et il était donc indispensable de compléter l'approvisionnement alimentaire par la chasse de baleines et d'oiseaux marins et, surtout, par la pêche dans les eaux environnantes.

L'outil principal de cette pêche était le traditionnel bateau à rames féroïen, une sorte de modèle réduit d'un bateau viking, capable d'avancer à la rame aussi bien qu'à la voile. Le bateau existait en plusieurs tailles, définies par le nombre de rames possibles, entre deux et douze, sachant que l'on compte un homme par rame. Les deux modèles les plus courants étaient le « *áttamannafar* » avec ses 8 rames et le « *tíggjumannafar* » avec ses 10 rames. Les embarcations étaient généralement des entreprises collectives dans le cadre d'un village ou d'une grosse ferme.

La seconde partie du XIXème siècle a vu l'avènement de la pêche en mer proprement dite, avec de vrais navires de pêche. Cela a transformé l'ancienne société d'agriculteurs/chasseurs des Îles Féroé en une nation de pêche. Mais la

**Les bateaux de pêche côtière**
Artiste : Janus D. Guttesen

pêche côtière a continué à être pratiqueée dans une moindre mesure, pour compléter l'approvisionnement, et aussi les revenus, des ménages.

À partir du début du XXème siècle les bateaux traditionnels ont commencé à être équipés de moteurs, de sorte qu'ils ne nécessitaient plus un équipage important mais pourvaient être menés par une ou deux personnes.

Le bateau à moteur était appelé « *installeringur* », et il a servi de modèle au bateau féroïen actuel tel qu'il apparaît sur la première vignette d'affranchissement. Le bateau de la vignette porte le nom de « *Greipan* » TN 188. C'est un bateau féroïen de 7 mètres, immatriculé à Hoyvík et construit en 2018 par le charpentier naval Jóan Petur Clementsen.

Au cours du XXème siècle, le « *deksbátur* » (bateau ponté ou cotre de pêche) fabriqué en bois a fait son apparition. Ces bateaux étaient plus grands et comportaient une cale qui permettait de stocker de plus grandes prises que le bateau traditionnel féroïen. Le bateau ponté que l'on voit sur la deuxième vignette est le « *Torvanes* » FD 52, immatriculé à Eiði. Ce cotre de pêche long de 18,7 mètres et avec une capacité de 49,16 tonneaux bruts ou 19,54 tonneaux nets a été construit en 1968 sur le chantier naval de Ærøskøbing au Danemark.

Le cotre de pêche en acier comme celui qui orne la troisième vignette était une évolution naturelle du cotre en bois. Il s'agit du « *Jóannes* » SA 6, immatriculé à Sandur, mesurant 10,79 mètres de long pour 14,91 tonneaux bruts ou 3,76 tonneaux nets. Il a été construit en 1977 par Svenor Industri & Skibsservice en Norvège.

La dernière nouveauté en date pour la pêche côtière professionnelle aussi bien que pour la pêche de plaisance est le bateau en fibre de verre. Ces bateaux sont maintenant présents aux Îles Féroé sous de nombreuses formes et conviennent particulièrement bien à la pêche côtière. Le bateau représenté sur la quatrième vignette est le « *Lilja* » VA 72, immatriculé à Sandavágur. Le « Lilja » mesure 12 mètres de long pour 6,3 tonneaux bruts ou 1,8 tonneaux nets, et il a été construit en 1993 par Provincial Boat Marine au Canada.

*Anker Eli Petersen*

**Le bateau féroïen, Olevina**
Photo : Ingi Sørensen

# Les 100 ans de l'hôpital de la Reine Alexandrine

A l'origine, au Moyen-Âge, le terme « hôpital » désigne les foyers où l'on isole du reste de la société les malheureux atteints de la maladie contagieuse de la lèpre.

## Le premier hôpital à Argir

Et le premier hôpital des Îles Féroé est exactement cela. Au cours du Moyen-Âge, la lèpre se répand partout en Europe, et les Îles Féroé n'échappent pas à ce fléau. A cette époque, le siège du pouvoir de l'église catholique est l'évêché des Îles Féroé situé sur l'île de Sydstreymoy, et c'est à son initiative et sur ses terres dans un emplacement isolé à Argir, au sud de Tórshavn, qu'est fondé l'hôpital.

L'isolation des malades fonctionne, il y en a de moins en moins, et la grave épidémie de petite vérole qui frappe les Îles Féroé en 1709 élimine presque tous les patients de la léproserie. Entre 1723 et 1736 il n'y en reste plus que trois, et en 1752 le dernier lépreux des îles décède.

## Chirurgiennational/médecin-chef

La lèpre n'est cependant pas la seule maladie à ravager les Îles Féroé aux cours des siècles.

**Les 100 ans de l'hôpital de la reine Alexandrine**
Artiste : J. Waagstein, 1943
Design : Posta

À cause des maladies ordinaires, des blessures et de la susceptibilité accrue aux maladies épidémiques de cette société isolée, il est jugé nécessaire d'y employer des chirurgiens salariés bien avant que ce ne soit le cas dans le reste du royaume. Dès 1584, le premier « barbier » (chirurgien) est mentionné dans des documents. Pendant des siècles il n'y a que cet unique poste de médecin dont le champ d'activité couvre toutes les Îles Féroé. Si une personne a besoin de consulter le médecin, il faut soit le transporter jusqu'à Tórshavn, soit aller chercher le chirurgien en bateau, soit tout simplement attendre la prochaine visite du médecin dans le village.

Il va sans dire que mis à part la consultation ou l'intervention proprement dite, aucun soin professionnel n'est proposé pendant la maladie.

## L'hôpital départemental des Îles Féroé

Quand enfin, en 1829, l'hôpital départemental des Îles Féroé est construit en périphérie de Tórshavn, l'initiative est donc plus que nécessaire. Il s'agit selon les dires d'un petit hôpital de juste 7 lits, mais cela représente tout de même un pas dans la bonne direction. « L'ancien hôpital », comme il est communément appelé, fonctionne pendant près d'un siècle. Dans les années 1870, un petit bâtiment supplémentaire, appelé de façon assez parlante la « cellule », est ajouté à destination des patients psychiatriques. Même avec l'introduction de certaines améliorations, les conditions sont misérables : pendant toute sa période d'activité, l'ancien hôpital souffre de manque de place malgré les extensions sporadiques, de manque de personnel et de manque de moyens financiers.

En 1842, l'effectif médical est augmenté à deux médecins, lorsque Napoleon Nolsøe, le premier Féroïen à avoir reçu une formation médicale, est embauché pour suppléer au chirurgien national. Par la suite il devient méde-

**L'Hôpital de la reine Alexandrine, 1924, vu de la mer**
Photo : Le musée national des îles Féroé

cin cantonal à Tvøroyri en 1852, et plus tard les effectifs s'enrichissent de deux autres médecins cantonaux, l'un à Klaksvík et l'autre à Vestmanna. Mais ce n'est qu'en 1897 que les premières infirmières, des diaconesses danoises, rejoignent l'hôpital et le service de soins à domicile. Leur rôle est aussi de convaincre les jeunes filles féroïennes se consacrer au service de la santé. À partir de 1910, les premières jeunes femmes féroïennes partent au Danemark pour être formées comme infirmières. Dix ans plus tard, en 1920, quatre ans avant la fermeture de l'hôpital départemental, une véritable école d'infirmières est créée aux Îles Féroé sous la direction des diaconesses et du médecin-chef de l'hôpital.

## Deux hôpitaux privés et un sanatorium

En 1898 un petit hôpital de 8 lits est créé à Klaksvik sur initiative privée. Six ans plus tard, Tvøroyri sur l'île de Suðuroy est doté d'un hôpital équivalent de 12 lits. Depuis, ces deux hôpitaux ont été agrandis et fonctionnent aujourd'hui comme des unités régionales du service hospitalier féroïen.

À cette époque, les Îles Féroé connaissent une violente poussée de l'épidémie de tuberculose qui sévit dans le monde entier, et par conséquent un sanatorium de 32 lits est construit à Hoydalar au nord de Tórshavn.

## L'hôpital de la reine Alexandrine – *Landssjúkrahúsið*

En 1924 l'ancien hôpital départemental est enfin fermé et son activité transférée dans l'hôpital de la reine Alexandrine nouvellement construit, avec 65 lits. Il se trouve que cela coïncide avec la fin d'études des premières infirmières formées aux Îles Féroé.

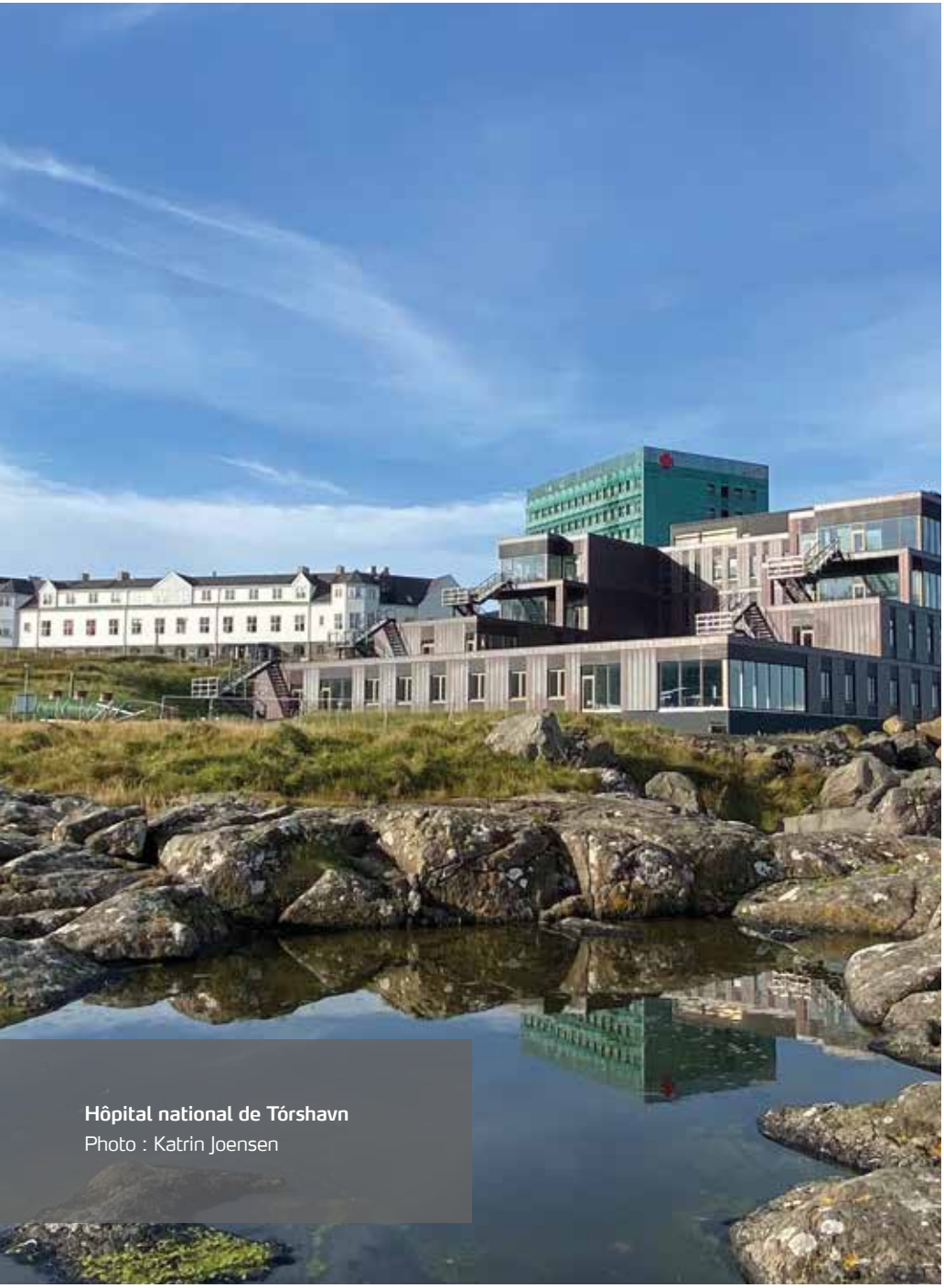
Même si le nouvel hôpital représente une forte augmentation de la capacité, il est clair dès le départ qu'il n'y a pas assez de place. Comme l'épidémie de tuberculose sévit toujours dans les îles, on construit en 1927 un service de tuberculose avec 20 places en annexe de l'hôpital. En 1952, l'un des bâtiments des tuberculeux (à gauche sur le timbre) est converti en service de soin pour les maladies chroniques.

En 1962, le sanatorium de Hoydalar est fermé, et à la place on construit un nouveau bâtiment à côté de l'hôpital pour le service de tuberculose et de soins.

En 1967, l'hôpital est encore agrandi d'un bâtiment imposant, permettant d'augmenter encore la capacité.

Les années suivantes, le site de l'hôpital a connu plusieurs ajouts qui n'apparaissent ni sur le timbre, ni sur le feuillet : un service de psychiatrie, une augmentation du nombre de lits, un bâtiment administratif et des logements de fonction. Mais cela dépasse le cadre de cette émission de timbre, et nous ne nous y attarderons donc pas ici, sauf pour dire que du chemin a été parcouru depuis que J. Waagstein, assis à flanc de la colline d'en face, peignit en 1943 « le splendide nouvel hôpital de Tórshavn ».

*Anker Eli Petersen*



**Hôpital national de Tórshavn**
Photo : Katrin Joensen

## La liaison sous-marine avec l'île de Sandoy

# Le tunnel de Sandoy

**Le tunnel de Sandoy**
Art: Edward Fuglø
Photos: Ólavur Frederiksen

L'un des parages les plus notoires entre les îles féroïennes est le Skopunarfjørður, le bras de mer qui sépare les îles de Streymoy et de Sandoy/Hestur et qui est connu pour ses forts courants de marées et, par moments, ses violentes rafales de vent.

À l'endroit le plus étroit entre les îles, le détroit mesure 5,5 km de large. En féroïen, le mot « *fjørður* » signifie « *fjord* », mais dans certains cas ce mots est utilisé pour désigner un parage étroit entre des îles, ouvert aux deux extrémités.

*Skopunarfjørður* tire son nom de Skopun, le village le plus septentrional de Sandoy. Le détroit est communément considéré comme la ligne de démarcation entre les îles du nord et du sud, c'est-à-dire Sandoy, Hestur, Skúvoy, Stóra Dímun et Suðuroy.

Lorsqu'un Féroïen parle du « *nord du fjord* » par opposition au « *sud du fjord* », il fait référence aux îles de chaque côté de cette ligne qui délimite aussi les deux principaux dialectes, le dialecte du « *nord du fjord* » et le dialecte au « *sud du fjord* ». Il existe aussi quelques différences culturelles mineures entre les deux régions.

Historiquement, il n'y avait pas moyen d'y couper : si l'on avait besoin d'aller des îles du nord vers les îles du sud (ou inversement), il fallait traverser le Skopunarfjørður. Cela se faisait soit à partir de Tórshavn, soit à partir de Kirkjubøur/Velbastaður du côté Streymoy – en direction de Skopun ou des villages de la côte est de Sandoy – ou alors plus loin le long de la côte est de Sandoy vers Suðuroy.

La liaison de ferrys pour Sandoy qui à l'origine partait de Tórshavn, part depuis quelques décennies du port de « *Gamlarætt* » entre Velbastaður et Kirkjubøur, en direction du port de Skopun. Depuis toujours, cette liaison souffre d'irrégularités, particulièrement en hiver à cause des conditions climatiques et des courants dans le détroit.

## Le tunnel de Sandoy

Par conséquent, c'était un soulagement quand la décision politique a été prise de creuser un tunnel sous-marin sous le Skopunarfjørður directement vers Sandoy.

Les préparatifs pour la construction du tunnel ont débuté en 2016. Le tunnel devait relier l'ancien port du ferry à Gamlarætt sur Streymoy à Traðardalur, un lieu-dit entre les villages de Skopun et de Sandur sur Sandoy. Après les premiers travaux de préparation, le creusage du tunnel par forage et par explosion a commencé pour de bon en 2019 depuis les deux extrémités. Le 3 février 2022, les deux côtés du tunnel se sont rejoints, et depuis les travaux consistent à construire la route proprement dite.

Le tunnel de Sandoy était entièrement terminé et ouvert à la circulation le 21 décembre 2023.

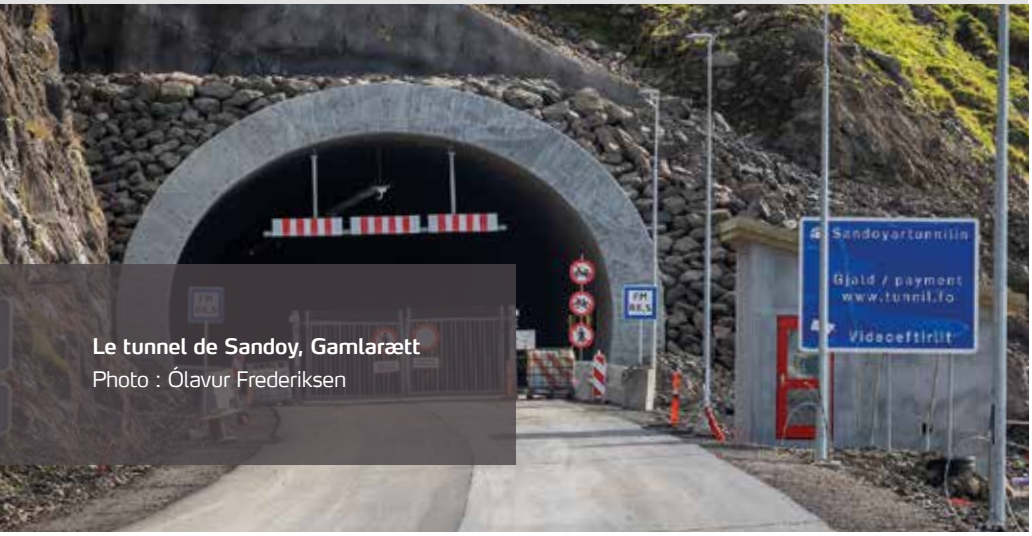
Le tunnel de Sandoy mesure 10,8 km de long, 9,5 mètres de large, et son point le plus bas se situe 147 mètres sous le fond marin. La pente maximale du tunnel est de 5%.

## Une pierre de gué vers l'objectif final

Le tunnel de Sandoy représentera un progrès énorme dans l'infrastructure des Îles Féroé, et un vrai soulagement pour les habitants de Sandoy qui seront enfin débarrassés des caprices de Skopunarfjørður. Mais il est également une pierre de gué importante en vue de l'objectif à terme : de créer un tunnel sous-marin de Sandoy à Suðuroy, reliant ainsi toutes les principales îles de l'archipel par la route.

A l'heure actuelle, aucune décision politique définitive n'a été prise concernant le tunnel de Suðuroy.

*Anker Eli Petersen*




**Le tunnel de Sandoy, Gamlarætt**
Photo : Ólavur Frederiksen

# Lieu de tournage : Peter Pan sur l'île de Tindhólmur

**Lieu de tournage : Peter Pan sur Tindhólmur**
Photo : Andrija Ilic

Même quand une histoire date un peu, elle peut nous permettre de nous y refléter. Et s'il nous arrive de les oublier, les histoires anciennes nous seront assurément rappelées, non seulement par le biais de livres imprimés mais également par voie numérique, dans les films ou la musique.

Les médias d'aujourd'hui, aussi superficiels qu'on puisse les juger, peuvent également nous transmettre les vieilles histoires. C'est une bonne chose, car celles-ci possèdent justement une profondeur que le zapping de l'époque actuelle n'atteint que rarement et qui nous fait donc défaut, ne serait-ce que pour faire une pause et mettre notre vie en perspective pour un court instant.

Un exemple serait l'histoire de Peter Pan, le garçon qui ne voulait pas grandir. Dans le monde de la musique nous connaissons surtout le cas de Michael Jackson, qui s'appropria le nom de l'île dans l'aventure en appelant son domicile « *Neverland* ».

L'origine de l'histoire est le personnage fictif de Peter Pan que l'écrivain écossais Sir James Matthew Barrie (1860-1937) décrit pour la première fois en 1902 avant d'en tirer en 1904 la pièce de théâtre *Le garçon qui ne voulait pas grandir*. En 1911, Barrie écrit le roman « Peter and Wendy » dont le pays imaginaire *Neverland* a été, dans la dernière version cinématographique de Disney, situé sur l'île de Tindhólmur aux Îles Féroé. C'est là qu'on voit à présent voler Peter et Wendy.

Sur le thème de « Filming Locations » (Lieux de tournage), Tindhólmur est le nouveau motif de timbres féroïens chez Posta.

On retrouve une variante de la même histoire de base que celle de l'Écossais Barrie chez son confrère allemand Günter Grass, dans l'histoire « Le Tambour » de 1959, où le garçon Oskar refuse de grandir. Cette autre histoire de persévérance dans l'enfance a également été portée à l'écran.

L'histoire fantastique de Peter Pan est devenue iconique et mondialement connue lorsque Disney en a fait en 1953 un long métrage d'animation. Ce film a défini un nouveau style à l'échelle planétaire, bien qu'il existât déjà plusieurs films, et même des comédies musicales, basés sur la même histoire. En matière de rayonnement cependant, aucun ne pouvait se mesurer à Disney.

La même chose est valable pour « *Peter Pan & Wendy* », le nouveau film de fantastique et d'aventure de Disney, réalisé par David Lowery. Dans les rôles de Wendy et Peter on trouve Ever Gabo Anderson et Alexander Molony, qui, dans le film, volent maintenant au-dessus des Îles Féroé.

Certains adultes, et peut-être surtout des adolescents, se réjouiront sans doute de retrouver dans ce film sur le passage à l'âge adulte un souvenir de l'enfance révolue. L'histoire a toutefois également recueilli des critiques qui estiment qu'il cultive l'évasion et la fuite devant une réalité et un quotidien problématiques.

Lorsqu'en 1999 Marianna Debes Dahl traduisit l'histoire en féroïen, elle donna aux personnages et aux localités des noms féroïens. Elle souligna que « *de nos jours, la plupart des gens connaissent peut-être surtout l'histoire de Peter Pann, de Vónbjørt et des autres enfants grâce aux dessins animés Disney, aux bandes dessinées et à d'autres versions condensées. Ceci est le livre d'origine sur Peter Pann, le garçon qui ne voulait pas grandir. A partir de l'instant où son álvavina, son amie Klombru-Glint, pénètre en volant dans la chambre de Vónbjørt, tout devient magique. Les enfants se rendent au Gyklaland, voient des sirènes batifoler le long de la côte et combattent le capitaine pirate Húk et son équipage* ».

Dans la continuation du thème de l'histoire du cinéma commencé avec James Bond sur Kallurin dans les Îles du Nord, l'aventure de Peter Pan et de Wendy Darling se déroule à l'ouest, sur Vágar, où nous retrouvons donc Tindhólmur à l'écran.

*Birgir Kruse, critique de cinéma*

**Tindhólmur au coucher du soleil**
Photo : Thomas Vikre

# L'exploitation des
# Mines de charbon

Les touristes qui visitent les Îles Féroé en été sont souvent surpris par l'intense verdure des îles, tellement intense que cela devient touchant. Et à l'approche de nos côtes en avion ou en bateau, nos îles sont tellement serrées que cela devient vraiment une expérience inoubliable.

**Mines de charbon à Hvalba**
Ancienne photo : Photographe inconnu.
Photo, charbon : Trygvi B. Árting

La photo date des années 1960 et représente deux frères de Hvalba, Erhardt et Simon Næs.

## L'exploitation des mines de charbon dans les Îles Féroé

Sous la surface verte se trouve la couche de basalte, à l'origine des volcans éteints. L'île la plus méridionale, Suðuroy, a une histoire particulière et de ses propres yeux on peut voir des formations rocheuses et terrestres datant de l'époque où l'archipel des Îles Féroé fut formé.

Suðuroy est également la seule île à avoir disposé de charbon en assez grande quantité pour permettre une activité minière. De nos jours, l'exploitation de la mine de charbon à Suðuroy relève plus du patrimoine culturel que de l'industrie, mais on trouve encore des traces de cette activité dans de nombreux endroits, et il y a encore une mine de charbon active à Hvalba, bien que l'activité y soit très, très limitée.

La première tentative connue d'une exploitation du charbon dans les Îles Féroé date d'environ 300 ans, en 1733. Il faudra cependant attendre près d'un demi-siècle avant que l'exploitation du Hvalba prenne son essor en 1778. Les Féroïens n'étaient pas nombreux à l'époque. Lors du recensement de 1801, il n'y avait que 5 000 habitants, et les Féroïens travaillaient essentiellement la tourbe - le charbon n'était pas à l'ordre du jour. Cependant, des investisseurs étrangers ont vu des opportunités dans le charbon, ainsi que des Danois qui étaient intéressés par la production de

goudron de houille, et les Suédois qui espéraient trouver des minerais précieux dans les montagnes féroïennes.

Ces espoirs étaient tels que la puissante Christina von Post, une Suédoise qui travaillait comme artiste à Paris, a créé, avec des investisseurs français, une société française qui acheta les droits sur le charbon de Suðuroy. Cela s'est passé en 1875, et à Suðuroy Christina von Post fut souvent appelée « *Kolafrúan* » (la dame du charbon) parce qu'elle avait investi beaucoup d'argent dans le charbon. Les investisseurs étaient tellement convaincus de trouver du zinc, du cuivre et du fer dans les mines de charbon de Suðuroy qu'ils ont payé une somme importante pour les droits d'exploitation de la mine. Les investisseurs ont par la suite dû être très déçus de ne trouver aucun minerai à Suðuroy. Christina von Post mourut en 1917, sans un sou.

L'activité des mines de charbon de Suðuroy a varié au fil du temps. Les Îles Féroé furent aussi touchées par l'économie mondiale, et le krach de Wall Street en 1929 a entraîné un chômage généralisé dans les Îles Féroé comme partout ailleurs dans le monde. Cependant, avec l'aide de la main-d'œuvre locale, l'extraction du charbon a été relancée, et l'argile légère trouvée dans les mines de charbon a été expédiée au Danemark et utilisée dans les réseaux d'adduction d'eau pour adoucir l'eau dure. C'était de l'argile provenant des mines de charbon de Rangabotnur. Les habitants de Hvalba, quant à eux, envoyaient une partie de leur argile vers le nord, à *Hósmøl*,

**Les mineurs de charbon à Hvalba 1918**

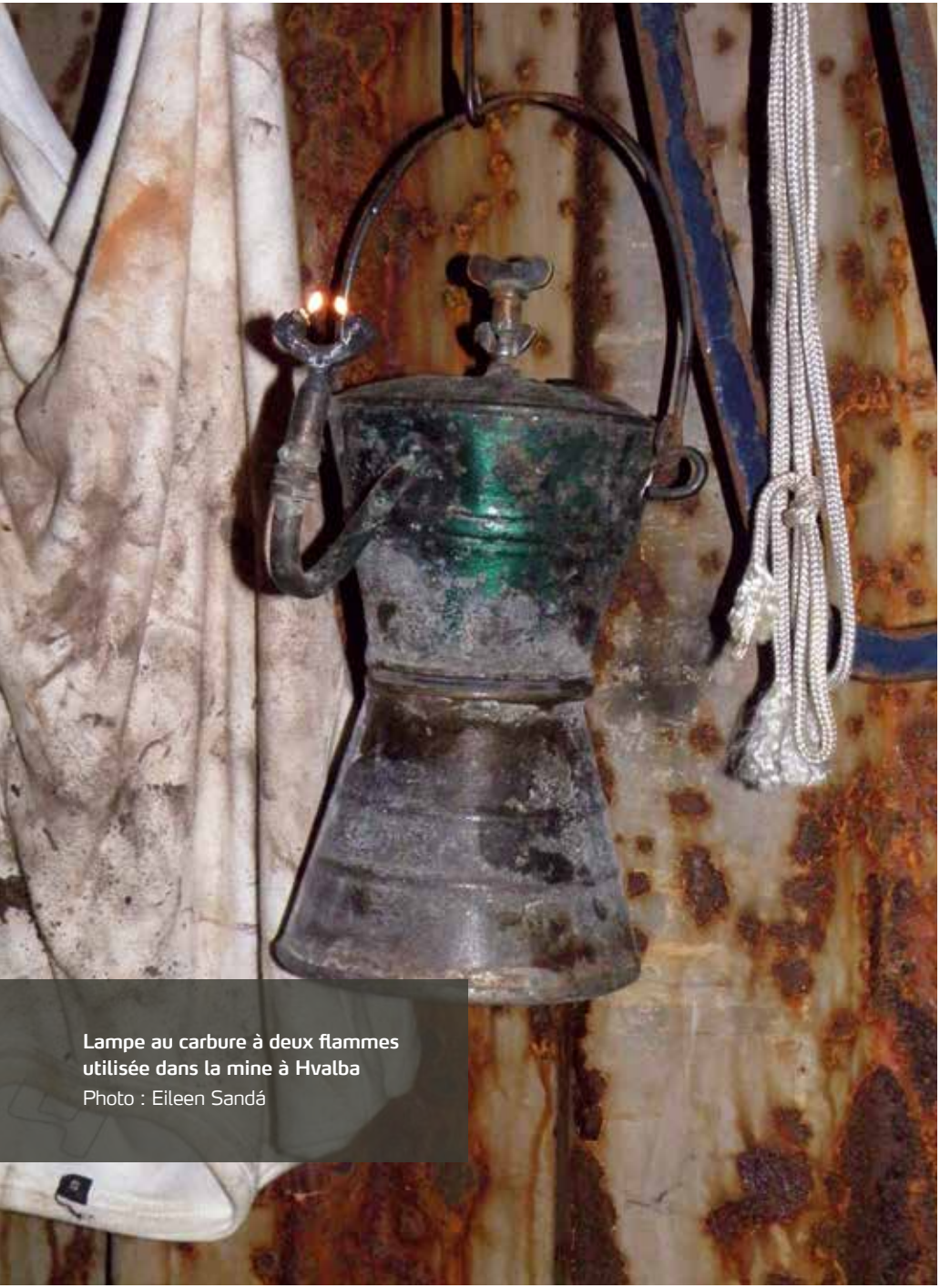
dans le Nólsoy, où se trouvait une terre ocre rouge. Là, l'argile était mélangé à l'ocre pour fabriquer de la peinture.

Le grand changement dans l'exploitation du charbon aux îles Féroé s'est produit dans les années 1960, lorsque la population est passée des poêles à charbon au pétrole et à l'électricité. La demande en charbon a diminué au point de devenir une source d'énergie presque négligeable dans les foyers féroïens. Aujourd'hui, peu de poêles à bois modernes utilisent le charbon. L'extraction du charbon en tant que profession a presque disparu, mais il existe encore une mine de charbon active à Hvalba qui bénéficie de subventions publiques, principalement pour préserver la tradition. Ces aides ont été réduites ces dernières années, et les habitants de Hvalba n'extraient aujourd'hui que quelques tonnes de charbon par an. Il est donc tentant de dire que l'extraction du charbon à Hvalba relève aujourd'hui plus du patrimoine culturel que de l'industrie.

Les investisseurs étrangers qui ont été actifs dans l'extraction du charbon aux Îles Féroé au fil des ans ont laissé des traces, par exemple dans les noms de famille à Suðuroy. À Tvøroyri, des noms de famille tels que Wiberg, Åkeson, Persson, Ahlén et Mårtensson sont tous d'origine suédoise…

Bien que l'exploitation du charbon appartienne désormais au passé et qu'il ne reste aujourd'hui qu'une seule mine en activité à Prestfjall dans la région de Hvalba, on remarque, à titre de curiosité, qu'il ne manquerait pas grand-chose pour que la montagne soit totalement transpercée de part en part. En creusant juste encore un peu, nous aurions l'une des plus belles vues panoramiques du monde sur la mer et sur les flancs escarpés des montagnes jusqu'aux falaises arquées et les écueils à l'ouest de Suðuroy. Un tel projet serait un bel hommage à une industrie en voie de disparition, ouvrant une fenêtre sur les montagnes, les couches et gisements de charbon qui s'y cachent, le dur labeur qui s'y effectuait autrefois et la nature magnifique visible depuis l'ouverture côté ouest.

*Ólavur Rasmussen*



**Lampe au carbure à deux flammes utilisée dans la mine à Hvalba**
Photo : Eileen Sandá

# Svanbjørg prend sa retraite après 47 ans dans la philatelie

Le vendredi 15 septembre, une réception a eu lieu au siège de Posta pour marquer le départ à la retraite de Svanbjørg Manai après une impressionnante carrière de 47 ans incluant la création de 1 000 timbres féroéens.

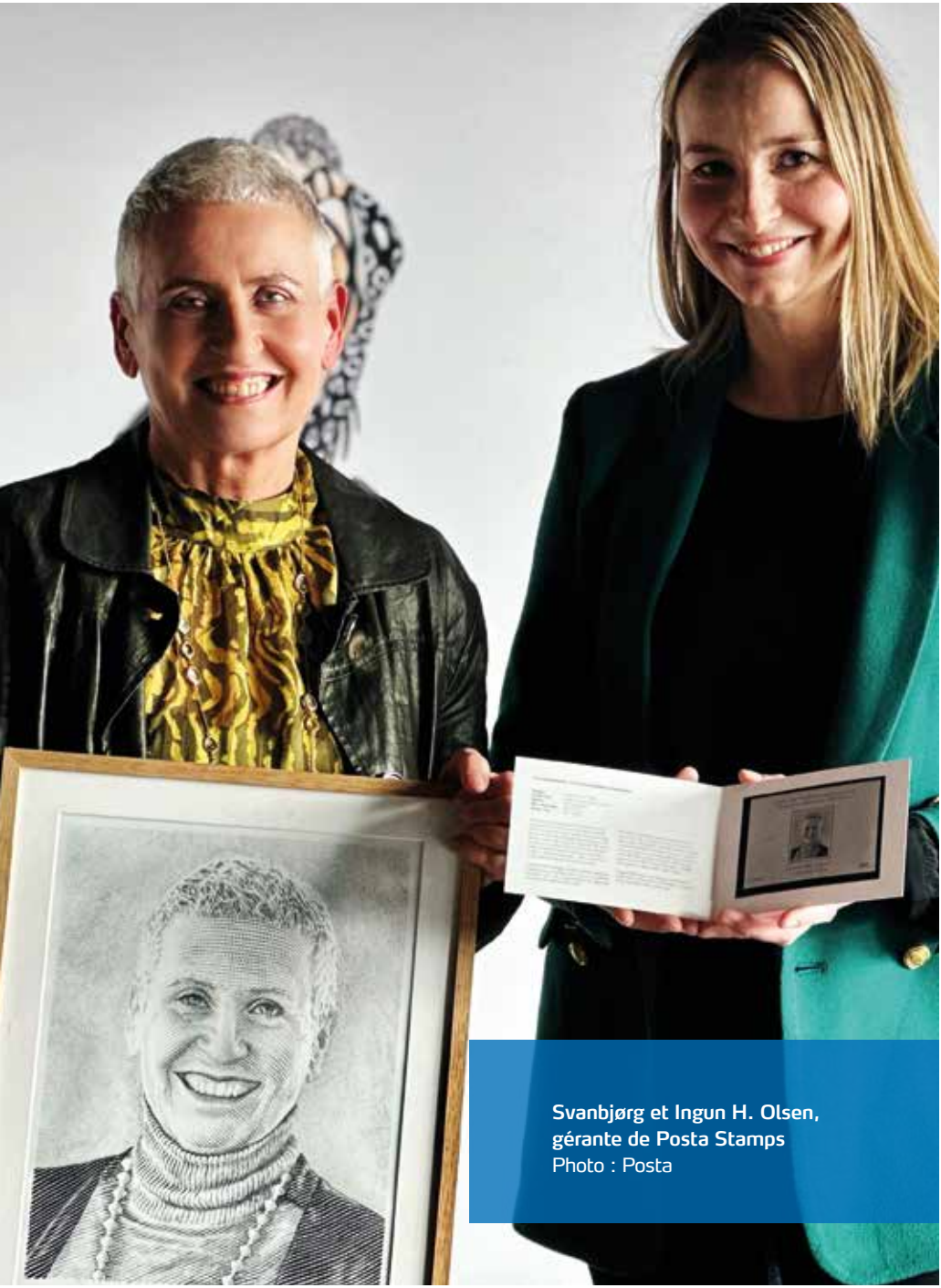
Des collègues, des membres de la famille, des amis, des collectionneurs de timbres et d'autres personnes se sont réunis pour souhaiter à Svanbjørg une bonne retraite.

Les timbres des Féroé ont joué un rôle important dans le partage de l'histoire des îles Féroé avec le monde entier. Svanbjørg Manai participe à cette aventure depuis sa création en 1976, lorsque le service postal des Féroé et le service de philatélie ont été créés. Au fil des ans, elle est devenue une figure bien connue représentant les timbres de Posta et la culture féroéienne à l'étranger, méritant une reconnaissance en tant que figure respectée dans le monde des collectionneurs de timbres.

Tout au long de sa carrière, Svanbjørg a tissé des liens dans le monde entier grâce à sa participation à des expositions et conférences. Cet été, Posta a pu célébrer l'émission du timbre n° 1 000, chacun de ces timbres porte la contribution unique de Svanbjørg. Svanbjørg est fier de cette étape importante, tant sur le plan personnel que professionnel.

Chaque timbre sert d'ouverture sur la culture féroéenne, conformément aux directives définies par Svanbjørg et d'autres personnes. Chaque timbre a pour objectif de raconter une histoire et d'offrir un aperçu de la culture, de l'histoire, de la vie et des manières des îles Féroé.

Une gravure du portrait de Svanbjørg, créée par le célèbre graveur Martin Mörck, lui a été présentée lors de la réception. Cette gravure a été reproduite sur une mini-feuille en édition limitée, symbolisant notre reconnaissance pour ses contributions.



**Svanbjørg et Ingun H. Olsen, gérante de Posta Stamps**
Photo : Posta

## Vignettes de Noël 2023

# Ange de la paix de Noël

Année après année, l'Ange de la paix de Noël nous rappelle que, même dans les moments les plus froids, on retrouve dans nos cœurs battants la chaleur et la paix éternelle de l'amour et de la compassion.

Notre Ange féminin de la paix  apporte une lumière rayonnante qui touche chaque foyer et chaque cœur. En un instant, nous sommes envahis par un sentiment de paix, nos soucis s'évaporent et nos cœurs se remplissent d'une compassion retrouvée. L'Ange est entourée d'une volée de colombes blanches, symbole de pureté, d'espoir et de bonne volonté. Elle apporte amour et harmonie en cette veille de Noël.

*Jonna Ljósá, artiste*

*Cette année, les vignettes de Noël ont été conçues par la jeune artiste féroïenne Jonna Ljósá qui est originaire des Îles Féroé mais qui vit et travaille au Danemark. Pendant son enfance, Jonna a été entourée par l'océan Atlantique féroïen, source de nombreuses réflexions, expériences et émotions. De grandir au bord de la mer, avec le temps changeant, la nature et un environnement grandiose, a grandement façonné son langage artistique.*

*Ces dernières années, le fait de devenir mère a, en renvoyant à sa propre enfance, également joué un rôle majeur dans sa vie d'artiste. Elle explore les thèmes et les motifs de ces deux mondes, là où ils se rencontrent et là où ils s'entre-choquent.*

*Jonna travaille avec des techniques mixtes en ayant recours aux matériaux recyclés, aux pastels à la craie et à la peinture écologique.*

**Vignettes de Noël 2023**
**- aussi comme cartes de Noël.**
Artiste : Jonna Ljósá

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Émission nouvelle :** | **Les 100 ans de l'hôpital de la reine Alexandrine** | **Le tunnel de Sandoy** | **Lieu de tournage : Peter Pan sur Tindhólmur** |
| **Date d'émission :** | 26.02.2024 | 26.02.2024 | 26.02.2024 |
| **Valeur :** | 67,00 DKK | 23,00 et 33,00 DKK | 33,00 DKK |
| **Numéro :** | FO 1009 | FO 1010-1011 | FO 1012 |
| **Format, timbre :** | 40 x 30 mm | 40 x 30 mm | 30 x 40 mm |
| **Format, bloc-feuillet :** | 72 x 50 mm | | |
| **Photo/Artiste :** | J. Waagstein, 1943 | Ólavur Frederiksen / Edward Fuglø | Andrija Ilic |
| **Technique d'impression :** | Offset | Offset | Offset |
| **Imprimerie :** | Cartor Security Printers | Bpost, Belgique | Cartor Security Printers, France |
| **Usage postal :** | Lettre nationale, 101-250 g | Lettre nationale et lettre à l'étranger, 0-100 g. | Lettre à l'étranger, 0-100 g. |
| **Autres produits :** | | Carnet autocollant avec 6 timbres | 1 carte postale |

Les timbres ne sont que des épreuves et pas nécessairement la version finale.

| | | |
|---|---|---|
| **Émission nouvelle :** | **Mines de charbon** | **Vignettes d'affranchissement 2024** |
| **Date d'émission :** | 26.02.2024 | 02.01.2024 |
| **Valeur :** | 48,00 DKK | 4 x 23,00 DKK |
| **Numéro :** | FO 1013 | |
| **Format, timbre :** | 30,00 x 31,66 mm | 55,0 x 22,5 mm |
| **Photo/Artiste :** | | Janus Dam Guttesen |
| **Technique d'impression :** | Offset | Impression flexo |
| **Imprimerie :** | Bpost, Belgique | All4labels, Danemark |
| **Usage postal :** | Maxi-lettre nationale, 0-100 g | |

**Commander les nouveaux produits sur fr.stamps.fo une semaine avant la date de l'émission**

**Disposition :** Posta Stamps
**Couverture :** Tindhólmur
**Photo :** Andrija Ilic
**Impression :** Føroyaprent
ISSN 1603-0036

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Îles Féroé

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

@FaroeIslandsStamps
@faroeislandsstamps
@FaroeseStamps