Posta Stamps
Iles Féroé

No. **20**
Avril 2014

ISSN 1603-6036

- Le Prince Consort 80 ans
- Vignettes d'affranchissement 2014
- Le centenaire de la première guerre mondiale
- Le rapport Casement et Dollin
- Le 70ème anniversaire du jour J
- l'Évangile de Noël 2

Posta
FAROE ISLANDS

FO 791 Pression d'epreuve

Le Prince Consort de Danemark 80 ans

À l'occasion des 80 ans du prince Henrik de Danemark le 11 juin 2014, les administrations postales Post Danmark, Post Grønland et Posta ont programmé une émission conjointe.

Son Altesse Royale Henrik, Prince Consort de Danemark, est l'époux de la reine Margrethe II de Danemark.

Le prince Henrik est né le 11 juin 1934 à Talence, en Gironde, en France. Son nom de baptême : Henri Marie Jean André, comte de Laborde de Monpezat. Ses parents : le comte André de Laborde de Monpezat et son épouse Renée de Monpezat (née Doursennot).

Pendant les cinq premières années de sa vie, sa famille vit en Indochine française, l'actuel Vietnam. Son père gère les intérêts de la famille dans les industries fondées par le grand-père du prince. En 1939, la famille retourne vivre en France. Pendant les 11 années suivantes, elle réside au domaine familial, le Cayrou, à Cahors.

Formation

Le prince Henrik, après avoir reçu jusqu'en 1947 un enseignement domestique, intègre l'école des Jésuites de Bordeaux. De 1948 à 1950, il fréquente le lycée de Cahors, puis retourne vivre au Vietnam en 1950. En 1952, il obtient son baccalauréat au lycée français de Hanoi.

De 1952 à 1957, il étudie le droit et les sciences politiques à l'université de la Sorbonne à Paris. Parallèlement, il étudie le chinois et le vietnamien à l'École nationale des langues orientales. Après avoir obtenu une maîtrise en littérature française et en langues orientales, il part étudier pendant quelques années à Hong Kong et à Saigon.
De 1959 à 1962, le Prince Consort accomplit son service militaire à l'Infanterie française en Algérie.

Le prince Henrik et la reine Margrethe II au visite aux Iles Féroé, 2010.
Photo: Scanpix

Carrière diplomatique
En 1962, le prince Henrik entame une carrière à la direction d'Asie du ministère français des Affaires étrangères. De 1963 à 1967, il est secrétaire d'ambassade à l'ambassade de France à Londres.

Prince de Danemark
Lors de sa mission de secrétaire d'ambassade à Londres, il rencontre en 1964 la princesse héritière Margrethe, étudiante en Angleterre et en France. Les fiançailles ont lieu en 1966, et le 10 juin 1967, Henri et la princesse héritière Margrethe se marient à l'église de Holmen à Copenhague. Dorénavant, il porte le titre d'Altesse Royale Henrik, Prince Consort de Danemark. Les deux fils du couple sont le prince héritier Frederik (né le 26 mai 1968) et le prince Joachim (né le 7 juin 1969).

Le roi Frederik IX meurt en 1972 et la princesse héritière est couronnée Margrethe II, reine de Danemark.

En tant que mari de la souveraine, le Prince Consort a épaulé de manière très qualifiée son épouse en effectuant, seul ou avec elle, les différentes obligations officielles. Il est évident que le passé diplomatique du prince Henrik et ses grandes connaissances des relations internationales sont des actifs précieux pour la maison royale danoise. La monarchie danoise, moderne, est très tournée vers l'international et Son Altesse Royale le Prince Consort y a largement contribué.

Le prince littéraire
Le grand intérêt du prince Henrik pour la littérature, les langues et la gastronomie se manifeste avec plusieurs éditions de sa plume et avec ses traductions de littérature française. En collaboration avec la reine, il traduit en 1981 le roman Tous les hommes sont mortels de Simone de Beauvoir, sous le pseudonyme H. M. Vejerbjerg.

Il écrit plusieurs recueils de poèmes, entre autres : *Chemin faisant* (1982), *Cantabile*

L'émission de timbres s'accompagne de cette élégante pochette-souvenir.
La pochette commune contient un timbre de chacun des pays : Îles Féroé, Danemark et Groenland.
Pour commander, merci de remplir le bon de commande au centre de la revue.
Prix : 51,00 DKK

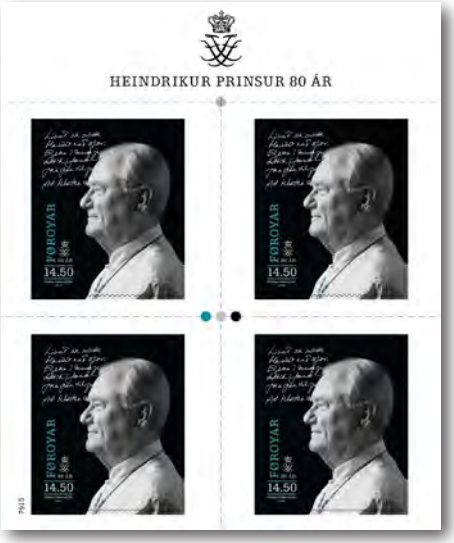
(2000), *Les escargots de Marie Lanceline* (2003) et *Murmures de vent* (2005). Son livre *Roue-Libre* est traduit par la reine et monsieur Peter Poulsen sous le titre de *Frihjul*. Ses mémoires, *Destin oblige*, sortent en 1996. Dans son livre *Château de Caix – stedet, vinen og maden (Château de Caix – le lieu, le vin et la cuisine)* de 2004, le prince raconte son château, et l'environnement et l'histoire de celui-ci. La gastronomie lui tient à cœur. Il édite en 1999 un livre de cuisine *Ikke altid gåselever (Pas toujours du foie gras)* avec Jakob Johannsen - et en 2005 *Til glæde for ganen – nye opskrifter til et kongeligt køkken (Les plaisirs de la bouche – des nouvelles recettes pour une cuisine royale)*.

Heindrikur prinsur

Les îles Féroé adressent leurs chaleureuses félicitations au Prince Consort « Heindrikur prinsur ». Tout comme nos nations sœurs, le Groenland et le Danemark, nous avons profité de sa présence dans la famille royale et apprécions beaucoup son allégresse lors des visites officielles.

Recevez tous nos vœux de l'Atlantique Nord à l'occasion de vos 80 ans !

Anker Eli Petersen.



Carnet autocollant

Pression d'epreuve

Vignettes d'affranchissement 2014 : 40 ans de timbres féroïens

En janvier 2015 cela fera 40 ans que les premiers timbres féroïens ont été émis. Jusque-là, on utilisait aux Îles Féroé les timbres danois. A cette occasion, nous avons décidé de réémettre quelques-uns des timbres féroïens classiques - cette fois-ci comme vignettes d'affranchissement.

Le trait commun entre ces quatre timbres est d'avoir été gravés par le graveur reconnu Cz. Slania. Leur émission remonte à la période de 1984 à 1995.

Les étiquettes d'affranchissements représentent les timbres suivants :

FR 097 issu de l'émission « chaloupes » du 10 Septembre 1984. La chaloupe sur le timbre est le "Westward Ho" TN 54, construit à Grimsby en 1884 et acquis aux Îles Féroé en 1895. Cette chaloupe a été restaurée et conservée de sorte qu'on peut aujourd'hui la louer pour différentes occasions.

FR 169 issu de l'émission « La ruine de la cathédrale de Kirkjubøur » du 17 Octobre 1988. La ruine de la cathédrale de Kirkjubøur est de style gothique et date des années 1300. Il s'agit de l'un des monuments antiques les plus importants des Îles Féroé. L'émission était organisée par Ole Wich.

FR 173 issu de l'émission « L'église de Tórshavn » du 6 Février 1989. Ce timbre fut émis à l'occasion du 200ème jubilé de l'église, ce qui veut dire que celle-ci fête cette année son 225ème jubilé. L'émission était organisée par Ole Wich.

FR 277 issu de l'émission « Vieilles images de mœurs populaires » du 12 Septembre 1995. Ce timbre montre des trayeuses. Il s'agit d'une reproduction d'après une photo du début du XXe siècle.

Émission nouvelle :	Vign. d'affranchissement 2014 : 40 ans de timbres féroïens
Date d'émission :	01.10.2014
Valeur :	4 x 8,00 DKK
Dessin :	Reproduction des timbres classiques
Format :	22,5 x 55,0 mm
Techn. d'impression :	Flexotryk
Imprimerie :	Ganket, Danemark

FO 792-795

Pression d'epreuve

Le centenaire de la première guerre mondiale

La Grande Guerre

Au début du mois d'août 1914 la mauvaise nouvelle atteint les Îles Féroé qu'une grande guerre avait éclaté en Europe. Le prélude était ce que l'on appela la crise de juillet, causée par l'attentat du nationaliste serbe Gavrilo Princip contre Franz Ferdinand, l'héritier du trône d'Autriche-Hongrie, le 28 juin 1914.

Depuis les guerres balkaniques de 1912-13, l'Empire austro-hongrois surveillait de près les évènements dans les anciennes possessions ottomanes des Balkans, où la Serbie se présentait comme un facteur de puissance toujours plus fort. Les Austro-hongrois guettaient une occasion de mater la Serbie, et l'assassinat de l'héritier du trône et de son épouse leur apporta le prétexte attendu. Ils formulèrent des ultimatums à la Serbie auxquels celle-ci ne pouvaient répondre, et par conséquent l'Autriche-Hongrie déclara la guerre à la toute jeune nation serbe le 27 juillet 1914.

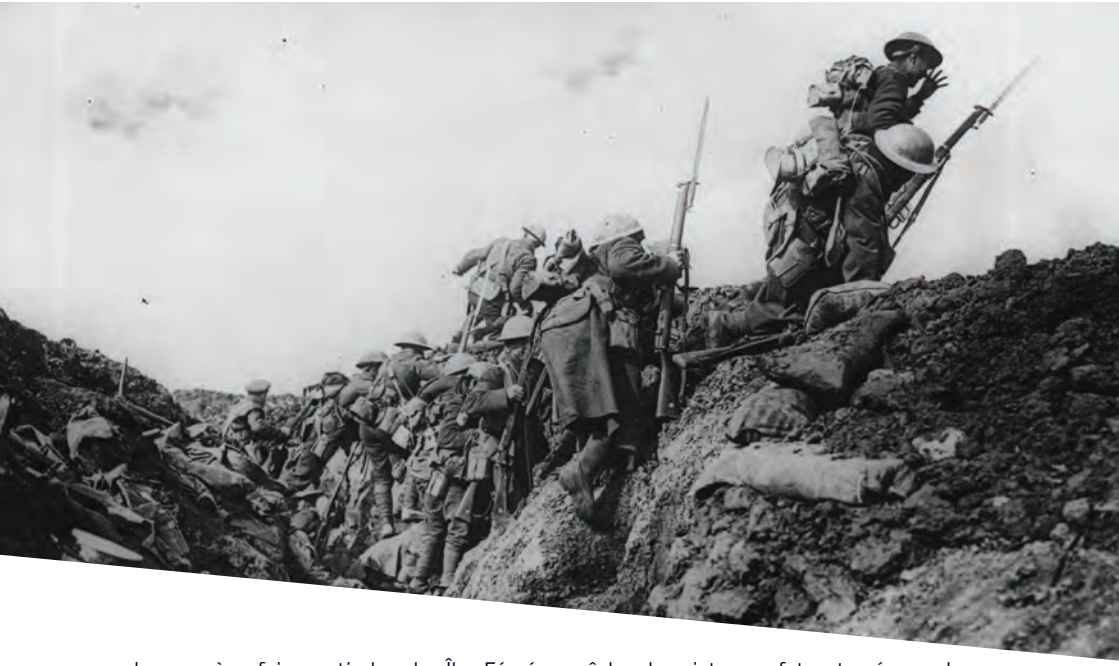
Le gouvernement austro-hongrois savait fort bien que cela pouvait entraîner une grande guerre. La Russie s'était portée garante de la sécurité de la Serbie, et les Austro-hongrois s'étaient donc assuré du soutien de l'Allemagne. Le lendemain de la déclaration de guerre, la Russie commença à mobiliser son armée, suite à quoi l'Allemagne déclara la guerre à la Russie le 1er août.

Inquiète face à ce développement, la France mobilisa également ses forces militaires, ce qui amena dès le 3 août l'Allemagne à déclarer la guerre à la France. Le même jour, l'Allemagne envahit la Belgique pour pouvoir ainsi attaquer la France, ce qui déclencha immédiatement une déclaration de guerre anglaise envers l'Allemagne.

Une grande guerre européenne était ainsi une réalité - et depuis leurs îles dans l'Atlantique Nord, les Féroïens ne pouvaient qu'observer avec un étonnement croissant l'extrême escalade et le développement funeste qui allaient causer tant de misère et de souffrance dans les années à venir.

Conséquences

Les conséquences de la grande guerre ne furent



pas longues à se faire sentir dans les Îles Féroé. Le transport maritime de et vers le continent européen, en particulier le Danemark, cessa plus ou moins. Les nations en guerre mirent en place des blocus, surveillant les ports et s'attaquant à tout navire susceptible de transporter de l'approvisionnement destiné à un territoire ennemi.

Il s'ensuivit un manque de produits de première nécessité. Rapidement, on ne put acheter du pain et du sucre qu'avec des tickets de rationnement, et le thé et le café devenaient de plus en plus difficiles et chers à se procurer. Mais c'est dans le besoin que l'inventivité est la plus grande, et les habitants trouvèrent différents moyens de faire durer les frugales provisions. Il y a par exemple des histoires de femmes qui mélangeaient des œufs de poissons cuits à la farine de seigle pour la faire durer plus longtemps.
Au cours des premières années de la guerre, la situation de manque était telle qu'on pouvait parler d'une véritable crise, surtout chez la tranche la plus pauvre de la population. En hiver, il était difficile de pêcher, et en 1915, la pêche de printemps fut entravée par le mauvais temps. Les maladies de carence firent leur apparition à cause du manque ou de l'uniformité de la nourriture, et elles coûtèrent même des vies parmi les plus faibles, les enfants et les personnes âgées.

Les réserves de pétroles furent rapidement épuisées et ne furent plus approvisionnées. Les gens commencèrent à expérimenter avec l'huile de poisson et de baleines, qui s'avéra pouvoir servir dans les lampes et même comme carburant pour les moteurs de bateaux.

Les jours funestes
Le 1er février 1917, la marine allemande déclara une « zone de guerre » dans les eaux autour de la Grande Bretagne. Tout navire présent dans cette zone pouvait, indépendamment de sa nationalité, être attaqué à tout moment par les sous-marins allemands. Malheureusement pour les Îles Féroé, cette zone s'étendait jusqu'à la partie sud des îles et couvrait ainsi le banc Féroé, le plus grands banc de pêche des Îles Féroé.

Carte : Le 1er février 1917, la marine allemande déclara une « zone de guerre » dans les eaux autour de la Grande Bretagne.

La zone de guerre visait principalement les intérêts britanniques, les navires cargo et les convois pour l'Angleterre. Dans les Îles Féroé, on espérait que les navires de pêches ne seraient pas touchés, et on prit le risque calculé de continuer à pêcher dans la zone.

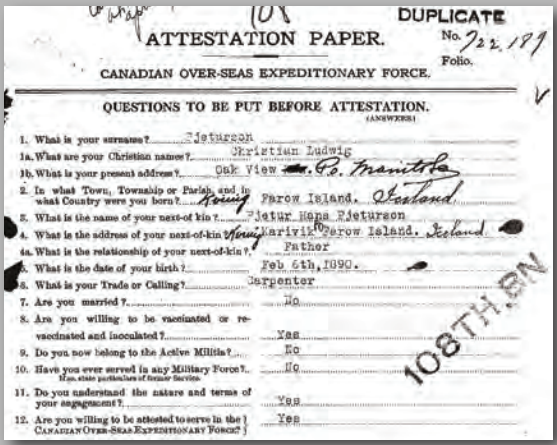
Mais le matin du 23 mai 1917, la guerre frappa les pêcheurs féroïens. Le capitaine Aksel Sivertsen du cotre *Else* raconte au journal *Norðlýsi* comment, tôt le matin du 23, ils furent arrêtés par un sous-marin allemand qui tira des salves de mitrailleuse devant et derrière le bateau. L'équipage chargea immédiatement des provisions dans un canot de sauvetage et quittèrent le *Else*. Ils rejoignirent le sous-marin à la rame, et six des hommes reçurent l'ordre de monter sur le pont du sous-marin. Ensuite, deux officiers allemands descendirent dans le canot et le firent retourner au *Else*. Ils emmenèrent du carburant, et peu de temps après, l'équipage pouvait voir leur bateau en proie aux flammes au milieu de l'océan. La situation mettait les sous-mariniers allemands mal à l'aise, mais rien n'y faisait. Ils disaient agir sur ordre.

L'équipage du *Else* commença à ramer vers les Îles Féroé. Quatre heures plus tard, ils rencontrèrent le cotre *Orion* qui les prit à bord. Lorsque le capitaine du *Orion* entendit ce qui était arrivé, il donna l'ordre de couper toutes les lignes de pêche et de hisser les voiles. Ils n'étaient cependant pas arrivés bien loin lorsque le sous-marin les rattrapa, et le *Orion* subit le même sort que le *Else*. Ensemble, les deux équipages ramèrent vers la terre. En route, ils virent deux autres cotres et un chalutier mais également le fameux sous-marin qui se dirigeait maintenant vers le chalutier. Ils ramèrent toute la nuit et le matin suivant et n'atteignirent la terre qu'à six heures du lendemain soir.

Il se révéla que 8 bateaux de pêche féroïens furent coulés en l'espace de 24 heures le 23-24 mai. Comme par miracle, tous les pêcheurs féroïens échappèrent à la tragédie avec la vie sauve.

Tous les navires furent coulés par le même sous-marin, le *UC 33*, commandé par le lieutenant Martin Schelle. Au cours de sa vie, le *UC 33* coula 39 navires mais fut lui-même rattrapé par le destin le 25 septembre 1917, lorsqu'il fut coulé par un patrouilleur anglais dans le canal de St. Georges. Seul un des 17 membres d'équipage ne survécut.

UC 33



DUPLICATE

ATTESTATION PAPER.

No. 722,199

Folio.

CANADIAN OVER-SEAS EXPEDITIONARY FORCE.

QUESTIONS TO BE PUT BEFORE ATTESTATION.

(ANSWERS)

1. What is your surname? Pjeturson
1a. What are your Christian names? Christian Ludwig
1b. What is your present address? Oak View Ma. Po. Manitoba
2. In what Town, Township or Parish, and in what Country were you born? Farow Island. Iceland
3. What is the name of your next-of kin? Pjetur Hans Pjeturson
4. What is the address of your next-of-kin? Marivik Farow Island. Iceland
4a. What is the relationship of your next-of-kin? Father
5. What is the date of your birth? Feb 6th, 1890.
6. What is your Trade or Calling? Carpenter
7. Are you married? No
8. Are you willing to be vaccinated or re-vaccinated and inoculated? Yes
9. Do you now belong to the Active Militia? No
10. Have you ever served in any Military Force? If so, state particulars of former Service. No
11. Do you understand the nature and terms of your engagement? Yes
12. Are you willing to be attested to serve in the Canadian Over-Seas Expeditionary Force? Yes

108TH BN

L'ordre de convocation de Christian Petersens.

Le soldat

Tandis que la plupart des féroïens ne connurent la première guerre mondiale qu'à distance, d'autres eurent moins de chance. L'un d'eux était Christian Ludwig Petersen, 26 ans, du village de Kvívík, qui avait émigré au Canada avant la guerre.

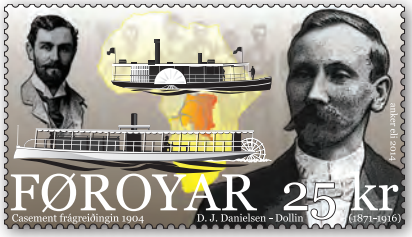
En mars 1916, Christian Petersen (Pjeturson) fut appelé dans la réserve pour rejoindre le nouveau 108ème bataillon (Selkirk-Manitoba) de la Force Expéditionnaire Canadienne (CEF) qui était l'une des unités engagées sur les champs de bataille européens. Dès le 18 septembre de cette année, le bataillon fut envoyé en Angleterre, où il fut absorbé par le 14ème bataillon de réserve qui fournissait des renforts aux bataillons activement en guerre sur le continent.

De là, Christian Petersen fut envoyé dans le 16ème bataillon (Canadian-Scottish), qui était alors déployé près d'Arras en France, à l'époque autour ou juste après les violentes batailles de la crête de Vimy en 1917.

Ensuite, les batailles s'enchaînèrent pour le jeune Féroïen. Il participa aux batailles de Hill 70, d'Ypres et de Passchendaele et aux batailles autour d'Amiens, à la deuxième bataille d'Arras, de Scarpe et de la ligne Drocourt-Quéant en 1918, poursuivant par les batailles de la ligne Hindenburg et du Canal du Nord jusqu'à la dernière offensive sur Mons.

Comme la plupart des unités armées de la grande guerre, le 16ème bataillon subit de lourdes pertes, et les survivants soufrèrent de séquelles psychiques et de traumatismes dus à la guerre. Christian Petersen n'était pas une exception. Peu de temps après sa démobilisation, il revint aux Îles Féroé et s'installa comme agriculteur dans le village de Kaldbak sur Streymoy. Selon son frère, il ne trouva jamais les forces d'évoquer la guerre ni le rôle qu'il y avait joué ; les souvenirs étaient simplement trop douloureux.

Anker Eli Petersen



FO 796 Pression d'epreuve

Le rapport Casement de 1904 – Daniel J. Danielsen (Dollin)

Des visages sur des photographies jaunies. Des souvenirs et des bribes de vécu de personnes d'il y a quelques générations. Des traces fanées de destins effacés par le temps, qui passe inexorablement.

Mais il arrive parfois qu'une paire d'yeux tombe sur la bonne trace. Le fil est alors repris et des histoires, plus amples que des souvenirs, se déroulent au grand jour.

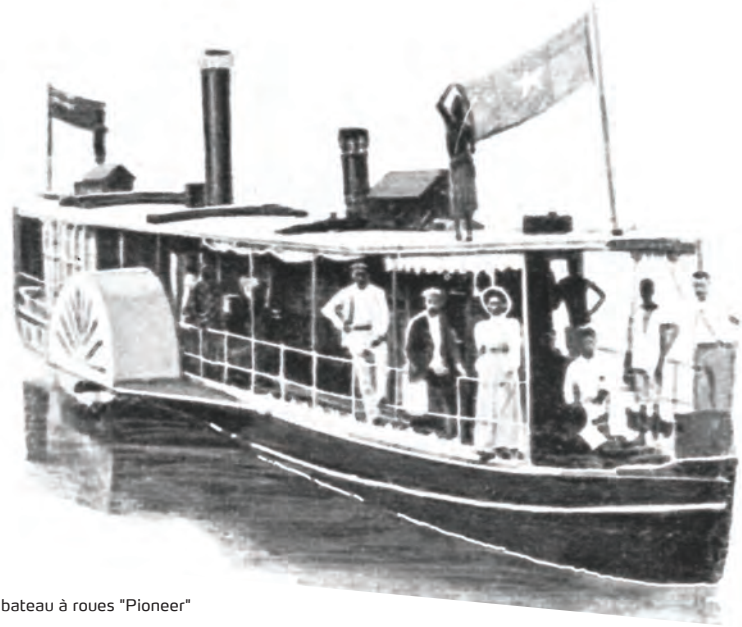
Tel fut le cas quand l'historien local, ancien syndicaliste et homme politique Óli Jacobsen, du journal Sosialurin, eut pour mission d'écrire sur les hommes enterrés dans le vieux cimetière de Tórshavn. Le résultat fut un enchaînement d'articles intéressants dans une série intitulée Hendurið sleptu (Ces mains qui ont relâché), où toutes les personnes dotées d'une pierre tombale ont été décrites.

L'histoire la plus curieuse fut celle inspirée d'une tombe avec l'inscription « *D. J. Danielsen, missionnaire. Né le 25 juin 1871. Mort le 16 octobre 1916. Travailla au Congo de 1901 à 1903. Un combattant du Seigneur, sans peurs.* »

Dollin

Daniel Jacob Danielsen, prénommé *Dollin*, était surtout connu pour ses activités de prédicateur et de missionnaire aux îles Féroé au début du XXe siècle. Il était l'un des pionniers de la confrérie féroïenne issue du « Plymouth Brethren », aujourd'hui considérée comme la plus grande Eglise libre des îles Féroé, et probablement la plus répandue au monde.
Il parcourait l'archipel avec ses rassemblements d'éveil et était une personnalité controversée de son époque, célèbre pour son intensité et son tempérament. A sa mort, le quotidien Dimmalætting écrivit, entre autres : « À ses débuts, il était presque agressif mais à la fin de sa vie, il devint plus calme. Il laisse l'impression d'un caractère chrétien entier. »
Ses œuvres aux îles Féroé lui amenèrent amis et ennemis, comme on pouvait s'y attendre à cette époque troublée. Et son tempérament incontrôlable n'aida pas.

Mais ce n'est pas dans son pays natal que Danielsen laissa les traces les plus importantes. Comme il était gravé sur sa tombe, il travailla comme missionnaire au Congo sans



Le petit bateau à roues "Pioneer"

que ses compatriotes y prêtent grande attention. Mais quand Óli Jacobsen commença à étudier son parcours, une histoire sans précédent se dessina et démontra que D. J. Danielsen avait joué un rôle décisif dans des événements historiques.

Congo, l'Etat libre

Lorsque des explorateurs européens cartographièrent l'Afrique centrale, commença également une importante colonisation de ces vastes zones. Le roi belge, Léopold II, jouit d'une souveraineté personnelle sur l'Etat libre du Congo de 1885 à 1908. Cet Etat libre avait pour frontière nord l'enclave portugaise (à l'époque nommé Kabinda) et le Congo français et le fleuve Tsjiloango, et pour frontière est l'Afrique orientale britannique et allemande. Au sud, l'Afrique centrale britannique et l'Afrique occidentale portugaise.

Cette gigantesque zone d'environ 2 252 800 km2 était une grande colonie commerciale, sous le contrôle direct du roi Léopold. Les marchandises d'exportation étaient entre autres : l'ivoire, le caoutchouc et ses dérivés, l'huile de palme et le café.
La main d'œuvre était recrutée parmi les tribus congolaises, qui n'en tiraient presque aucun bénéfice.

Missionnaire

L'œuvre des missionnaires chrétiens était indissociable de la colonisation, y compris au Congo. Une énorme activité apparut rapidement dans l'Etat, avec plus de 100 stations, principalement des sociétés des Missions protestantes. C'est l'une d'elles, la station missionnaire anglaise Balolo à Boginda, que D. J. Danielsen choisit en 1901 pour œuvrer comme missionnaire, et comme capitaine et mécanicien principal sur le petit bateau à roues Pioneer (sur le timbre-poste : celui du haut).

D. J. Danielsen, peu croyant dans sa jeunesse, était un jeune homme indiscipliné. Pour ses 18 ans, il partit en Ecosse où il se forma comme mécanicien principal. Pendant plusieurs années, il travailla sur des bateaux

à vapeur anglais, et l'on dit qu'il avait des problèmes d'alcool. À l'âge de 27 ans, il fut néanmoins converti lors d'une réunion chrétienne à Glasgow et tourna le dos à jamais à sa vie précédente. Sa foi chrétienne le guida donc vers le Congo.

Violences contre les indigènes

Déjà dans les années 1890, les rumeurs d'injustices commises contre les indigènes de l'Etat libre du Congo commencèrent à filtrer. Des missionnaires, des journalistes et l'association humanitaire Aboriginal Protection Society rapportèrent d'importantes violations des droits de l'homme, mais le roi Léopold et son administration au Congo firent la sourde oreille.

Le rapport Casement

En 1903, les récits concernant les violences contre la population locale étaient si fréquents que le Parlement anglais ordonna au consul britannique de Boma, Congo, l'Irlandais Roger Casement, de remonter le fleuve Congo afin de vérifier les dires.

Pour effectuer son voyage en catimini, Roger Casement loua le vieux bateau à roues Henry Reed de la Mission baptiste américaine (sur le timbre-poste : le bateau en bas). La Mission Congo Balolo mettait à disposition le capitaine/mécanicien principal en la personne de Daniel J. Danielsen. D'une main sûre, Danielsen naviguait avec Casement et le Henry Reed sur le fleuve Congo et ses affluents. Il était non seulement capitaine mais aussi l'assistant de Casement.
Dans un courrier au ministère britannique des Affaires étrangères, Casement fit l'éloge de Danielsen et écrivit que sans lui, l'expédition n'aurait jamais été si réussie.

Le résultat de l'expédition fut le « rapport de Casement » de 1904, une critique déchirante de l'administration congolaise du roi Léopold. Le rapport faisait état de récits horrifiants : meurtres, mutilations, kidnappings et violences contre la population locale, perpétrés par les soldats de l'administration. Sur base du rapport, le gouvernement britannique exigea de revoir l'Accord de Berlin de 1885, qui accordait au roi Léopold le mandat sur la colonie. Le Parlement britannique força Léopold à constituer une commission d'enquête impartiale qui confirma dans l'ensemble les observations de Casement.

L'héritage de Danielsen

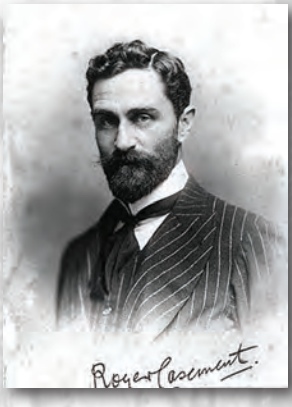
Après l'expédition de Casement, D. J. Danielsen retourna en Angleterre où il œuvra pour que la société des Missions étrangères, Congo Balolo Mission, critique officiellement les conditions des indigènes au Congo.

La société des Missions étrangères hésita. Danielsen se mit à enchaîner les réunions en Ecosse avec des diapositives de Congolais mutilés, photographiés de sa main. Il était étroitement lié à E.D. Morel, un autre passionné dans cette affaire.

Ces réunions faisaient tellement parler d'eux que la Mission Balolo entreprit d'organiser ses propres réunions. Le résultat fut, en mars 1904, après la publication du rapport Casement, la création de la Congo Reform Association, qui continua la campagne qui avait provoqué un véritable soulèvement en Grande-Bretagne, en Europe et aux Etats-Unis.

De grands hommes comme Sir Arthur Conan Doyle et Mark Twain s'engagèrent dans la campagne.

La recherche montre aussi que c'est bien



Robert Casement.

E.D. Morel assis à son bureau.

Danielsen qui a pris les premières photos connues de Congolais mutilés, et que d'autres se sont approprié cet honneur. Ces images furent vraiment décisives pour le succès de cette campagne.

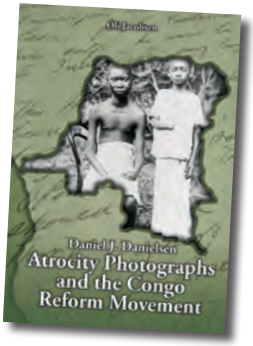
Cette campagne, ou mouvement, eut pour résultat que le roi Léopold II fut contraint d'abandonner le Congo en tant que propriété personnelle en 1908.
A l'évidence, Danielsen fut l'instigateur de cette "Congo Reform Campaign" ayant mené à ce résultat.
Mais il a été oublié et n'a jamais été mentionné dans cette histoire de justice. Nous allons y remédier.

D. J. Danielsen ne retourna plus jamais au Congo. En 1904, il vint aux îles Féroé avec sa femme Lina, qu'il avait épousée la même année. Il commença son œuvre de prédicateur dans l'archipel et continua jusqu'à sa mort en 1916. Il était, pour rappel, l'un des pionniers de la confrérie féroïenne de « Plymouth Brethren ».

À l'occasion de l'émission des timbres, Óli Jacobsen publie un livre en anglais à la mémoire de Daniel Jacob Danielsen, qui prouve l'importance de ce dernier dans l'affaire du Congo, documents jusque-là inconnus à l'appui.

Anker Eli Petersen

NB! Il est possible de commander le livre "Atrocity Photographs and the Congo Reform Movement" auprès de Posta Stamps.



FO 797 Pression d'epreuve

Le 70ème anniversaire du jour J

Le 6 juin 2014, exactement 70 ans ce seront écoulés depuis le jour J, le jour où s'est déroulée l'opération Overlord, le débarquement alliée en Normandie. En l'espace de quelques heures au cours de la nuit et du matin du 6 juin, les forces alliées ont lancé une violente attaque sur la côte de la Baie de Seine entre Cherbourg et Le Havre. Le but de l'attaque était d'établir une tête de pont en Normandie vers laquelle ils pourraient transporter les soldats et les énormes quantités de matériel nécessaires à la libération de l'Europe de l'Ouest.

Le débarquement de Normandie est l'une des opérations militaires les plus importantes et les plus compliquées jamais réalisées. Elle a nécessité une planification minutieuse et d'énormes ressources logistiques où tous les rouages, grands comme petits, devaient fonctionner.

Plusieurs Féroïens étaient impliqués dans ce jeu compliqué et dangereux. Pour cette émission de timbres, nous avons choisi de nous attarder sur le plus énigmatique de tous, le capitaine Vilhelm Reinert-Joensen (1891-1949) – et pour ce faire, nous devons commencer en un tout autre lieu.

Le capitaine Joensen

Le 28 janvier 1941, le navire de transport de troupes Edmund B. Alexander, long de 200 mètres, franchit « The Narrows », l'étroit chenal d'accès à au port de Saint-Jean de Terre-Neuve, avec moins d'un mètre d'eau sous la quille. Les habitants étaient accourus de toute part pour assister à l'arrivée de ce géant gris, le plus grand navire ayant jamais abordé à Saint-Jean. A bord se trouvaient 1000 soldats chargés d'établir la première base militaire sur le principe de « Land & Lease » hors des États-Unis, alors même que ce pays n'avait pas encore rejoint la seconde guerre mondiale.

Le Edmund B. Alexander resta à Saint-Jean jusqu'au 20 juin pour servir de baraquement flottant aux soldats pendant la construction de la base.

Le capitaine du navire était le Féroïen Vilhelm R. Joensen ou, comme le surnomment la plupart des sources américaines, William Joensen, du Army Transport Service (ATS).

Supposé décédé

Hans Christoffer Vihelm Reinert-Joensen naquit le 17 mars 1891 à Godthaab (Nuuk) au Groenland où son père était directeur d'une

circonscription coloniale. En 1902, la famille revint aux Îles Féroé et s'installa à Tórshavn.

Vilhelm Reinert-Joensen prit la mer dès l'âge de 14 ans. Quelques années plus tard, il suivit une formation de navigateur au Danemark et commença à parcourir le monde en long et en large. Le contact avec sa famille aux Îles Féroé devint de plus en plus sporadique et cessa complètement vers la fin de la première guerre mondiale. Plus aucune lettre n'arriva, et la famille supposa qu'il était décédé quelque part dans le monde.

Citoyen américain

Mais Vilhelm était bel et bien vivant. Il naviguait sur des cargos dans le monde entier. En 1928, il devint citoyen américain, et peu de temps après, il fut recruté par ATS (Army Transport Service). Il y prit progressivement du grade jusqu'à devenir capitaine. Et en 1941, il se tenait donc sur le pont de commandement de l'un des plus grands navires de transport de troupes jamais vu au monde.

Islande

En 1941, les États-Unis se chargea de l'occupation de l'Islande à la place de la Grande-Bretagne qui avait besoin de ses troupes ailleurs.

Une opération de cette envergure nécessitait un grand effort dans le domaine des transports, mais le port rudimentaire de Reykjavík s'avéra être un cauchemar logistique pour les américains. C'est au major, par la suite le colonel Richard S. Whitcomb qu'il incomba de résoudre les problèmes de transport. Au cours des années suivantes, il assembla une équipe d'experts en logistique et parvint à résoudre les difficultés. L'un de ces experts était le capitaine Vilhelm R. Joensen.

La rumeur atteint bientôt les Îles Féroé qu'un officier féroïen de haut rang était en poste à Reykjavik. Plusieurs Féroïens avaient rencontré le capitaine buriné qui s'avéra être un monsieur jovial d'une cinquantaine d'années, et on ne tarda pas à découvrir qu'il s'agissait du fils disparu de Johan du Groenland.

« Montre-moi ton oreille »

Au printemps 1943, un destroyer américain arriva en rade de Tórshavn pour y déposer le capitaine Joensen. Il localisa sans peine

Greenville Victory, l'un des navires commandé par Vilhelm Reinert-Joensen.

sa famille, mais lorsqu'il se trouva, pour la première fois en 30 ans, devant sa mère Amalie, une femme d'un certain franc-parler, elle ne le reconnut pas. Elle exigea que l'officier enlève sa casquette pour lui montrer son oreille. Lorsqu'il était enfant, il s'était blessé à une oreille, et ce n'est qu'en voyant la cicatrice qu'Amalie était convaincue qu'il s'agissait bien de son Vilhelm.

Omaha Beach

A l'automne 1943, l'importance de la zone de fret de Reykjavik était en déclin, et le colonel Whitcomb partit en Angleterre avec la plupart de ses officiers et troupes pour commencer les préparations du débarquement de Normandie. Il se vit fut confier l'unité de transport « 11th Port » qui devait desservir la plage par la suite si tristement célèbre d'Omaha Beach. Les archives militaires font mention de l'arrivée de capitaine Vilhelm R. Joensen au centre d'entrainement de la compagnie de transport et de son départ, mais on ignore ce qu'il y a fait.

Juste après le débarquement, Martin í Kvidni, le lieutenant d'un cargo féroïen, reçut sur Omaha Beach la visite de Vilhelm en grande tenue. Selon Martin, le capitaine Joensen était responsable de l'organisation des remorqueurs de l'armée à la tête de pont.

De retour sur les grands navires

Après la guerre, Vilhelm Reinert-Joensen retrouva sa vocation d'origine comme capitaine des plus gros navires de transport de troupes. De 1946 à 1949 il commanda des navires comme le George W. Goethals, le George Washington, le General M. L. Hersey et le Greenville Victory, ramenant des soldats américains chez eux depuis l'Europe et des prisonniers de guerre allemands en Allemagne.

Le capitaine Joensen était un peu une célébrité dans le quartier de Brooklyn où était située la base marine. Il figurait régulièrement dans les pages « people » des journaux en tant que capitaine au long cours jovial et buriné dont le foyer est en mer.

Cependant, en août 1949, il fut retrouvé mort dans sa chambre d'hôtel à Brooklyn, âgé de seulement 58 ans.

Une autre description de la vie et de l'œuvre du capitaine Joensen sera éditée pour l'émission de timbres proprement dite en septembre.

Anker Eli Petersen

FO 798-799 Pression d'epreuve

La joie et la paix – même quand on souffre et que la vie est difficile

« Soyez sans crainte, car voici que je vous annonce une grande joie, qui sera celle de tout le peuple. » Luc. 2.10

Ce message inattendu interpella les bergers au milieu de la nuit. Ils veillaient leur troupeau jour et nuit. Les moutons dormaient, rien n'inquiétait les animaux. Tout était comme d'habitude, les bergers attendaient le lever du soleil pour diriger leur troupeau vers de nouveaux pâturages.

La vie des bergers et des animaux suivait le cycle de la nature. Ils avaient conclu un pacte avec celle-ci. Ne pas respecter ce pacte menait à une mort certaine. Le travail était difficile et les menaces guettaient : les animaux sauvages ou les bandits pouvaient à tout moment attaquer et chambouler le cycle de la vie. Le travail des bergers consistait à s'occuper des pâturages et protéger les moutons. Telle était la vie d'un berger depuis qu'Adam et Eve cultivaient et protégeaient le jardin d'Eden, une communauté dédiée au travail et liée à la nature.

Pouvait-on donc dire que la vie n'était que journées sans fin parsemées d'injustices : certains étaient très riches, d'autres très pauvres, certains mouraient de faim tandis que d'autres vivaient une vie agréable ?

Non ! Les bergers avaient une mission dans le cycle de la nature – il la protégeait, ils vivaient en accord avec elle et étaient des pères de famille avec des bouches à nourrir.

Salomon le Sage avait peut-être raison quand il disait : « Ce qui fut, cela sera, ce qui s'est fait se refera, et il n'y a rien de nouveau sous le soleil. » Il disait aussi : « Tout est vanité et poursuite de vent. » Ecclésiaste 1.1-9

Les bergers ne s'attendaient pas à des changements fondamentaux dans le rythme naturel de la vie.

Ils prirent donc peur quand ils entendirent une voix inconnue leur annoncer un tout nouveau message invraisemblable. Est-ce qu'une joie pouvait être d'une telle ampleur qu'elle englobe tout le monde sans exception ? Une joie vraiment pour tous ? Une paix vraiment au profit de tous ? Si tel était le cas, la joie n'était donc pas limitée dans le temps et la paix, aucunement réduite ?

Comme pour les précédents timbres-poste de cette série, l'artiste Edward Fuglø a réussi de manière raffinée et détaillée à illustrer la communication entre l'éternité et le temps. L'étoile du haut y est toujours comme un symbole de la réalité transcendante. La lumière et la direction de Dieu au milieu de l'absurdité, de l'injustice et de l'âpre labeur quotidien. La lumière du Créateur qui illumine notre chemin et l'esprit des valeurs absolues et éternelles au milieu de la relativité et du train-train quotidien. Les anges descendent de la lumière des étoiles, les bergers regardent donc vers le ciel. Les anges deviennent le symbole de la communication cosmique entre le Créateur et les Hommes. Une communication faite de prières et de méditation sur le grand Internet cosmique, une communication indispensable à l'Homme pour vivre en harmonie avec le Créateur et avec le message : **« Qui sera pour tout le peuple. »**

Oui, les bergers avaient la foi nécessaire pour vivre dans le cycle de la nature et pour accueillir le message du Créateur. La nature elle-même a toujours été un rappel du pouvoir créateur dans toute chose. La vie cyclique avait aussi éveillé en eux un profond désir de valeurs intemporelles. La vie pastorale les avait renforcés dans l'idée de leur mission dans ce monde, faire partie d'un ordre supérieur en prenant soin des moutons,

des pâturages et de la famille. Mais ce n'était plus l'apanage des bergers de prendre part à la grande joie et la grande paix. L'humanité entière fut sauvée des absurdités, de l'injustice et de la souffrance.

C'est pour cela que les bergers regardent vers le ciel avec un visage ouvert. Les deux ont saisi leur bâton, l'un d'eux s'est déjà levé. Ils sont prêts à transmettre le message de joie et de paix autour d'eux. Ils ont vu la protection et l'amour de Dieu dans les ailes dépliées et les bras ouverts des anges. Ils ont entendu la joie pure dans les trompettes et les hymnes. Ils ont vu la splendeur et l'autorité de Dieu dans les habits lumineux des anges. Ils ont compris la signification de l'ange, du mot grec angelos qui signifie messager, un messager entre le Créateur et l'Homme. Bien que les bergers pensent d'abord à leur troupeau ruminant, ils découvrent encore autre chose, cette nuit. Ils lèvent les yeux et étendent un message inattendu : **« Aujourd'hui vous est né un Sauveur, qui est le Christ Seigneur, dans la ville de David. Et ceci vous servira de signe : vous trouverez un nouveau-né enveloppé de langes et couché dans une crèche. » Et soudain se joignit à l'ange une troupe nombreuse de l'armée céleste, qui louait Dieu, en disant : « Gloire à Dieu au plus haut des cieux et sur la terre, paix aux hommes qu'il aime. »** Luc. 2.11-14

Que signifie un enfant dans une crèche ? Quel était le secret du message ? Le médecin Luc nous raconte que les bergers allèrent à Bethléem pour en avoir le cœur net. Et ils ont vu de leur propres yeux que le Créateur avait délibérément choisi de vivre parmi les hommes pauvres et en souffrance, de prendre sur lui notre destin, de nous faire prendre part à la joie et la paix éternelles, et de donner à chaque individu richesse intérieure et espoir au milieu du lourd quotidien.

« Puis les bergers s'en retournèrent, glorifiant et louant Dieu pour tout ce qu'ils avaient entendu et vu. » Ils retournaient à leur quotidien accompagnés d'une joie toute nouvelle, de l'étonnement, des chants et d'un courage renforcé.

Le cycle de la vie fut interrompu pendant un court instant pour qu'avec eux, nous puissions apprendre à vivre avec un cap et un dessein. Les bergers ont pris part à cette joie et cette paix qui transforment le non-sens en sens, le vide en cap, la peur en courage, la désespérance en espérance, la guerre en paix et le chagrin en joie.

Róland í Skorini

Émissions nouvelles le 11 juin et le 24 septembre 2014

Pression d'epreuve

* Les timbres sont aussi émis en carnets autocollants (4)

Émission nouvelle :	**S.A.R. Henrik de Danemark, 80 ans***
Date d'émission :	11.06.2014
Valeur :	14,50 DKK
Numéros :	FO 791
Format, timbre :	51 x 43 mm
Photo :	Torben Eskerod
Design :	Post Danmark Frimærker/Jakob Monefeldt
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Posten Frimärken, Suède
Usage postal :	Petites lettres pour l'Europe, 0-50 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**La Première Guerre mondiale**
Date d'émission :	24.09.2014
Valeur :	4 x 8,00 DKK
Numéros :	FO 792-795
Format, bloc-feuillet :	70 x 100 mm
Format, timbre :	42,00 x 23,52 mm
Design :	Anker Eli Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Petites lettres aux Iles Féroé, 0-50 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Le rapport Casement & Dollin**
Date d'émission :	24.09.2014
Valeur :	25,00 DKK
Numéros :	FO 796
Format, timbre :	42,00 x 23,52 mm
Design :	Anker Eli Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Grandes lettres aux Iles Féroé, 101-250 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Le 70ème anniversaire du jour J**
Date d'émission :	24.09.2014
Valeur :	26,00 DKK
Numéros :	FO 797
Format, timbre :	42,00 x 23,52 mm
Design :	Anker Eli Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Lettres medium aux autres pays, 51-100 g

Pression d'epreuve

* Les timbres sont aussi émis en carnets (8)

Émission nouvelle :	**Évangile de Noël 2***
Date d'émission :	24.09.2014
Valeur :	8,00 et 14,50 DKK
Numéros :	FO 798-799
Format, timbre :	25,5 x 42,0 mm
Dessin :	Edward Fuglø
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	LM-Group, Canada
Usage postal :	Petites lettres aux Iles Féroé et pour l'Europe, 0-50 g

Photo de couverture : Tórshavn - Photographe : Kasper Solberg
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/fr

Find us on Facebook