Posta Stamps
Iles Féroé

No. 26
Novembre 2015

ISSN 1603-0036

Nouvelles émissions :

- Westerbeek
- Camions de pompiers
- Sepac 2016 : Saisons

Posta
FAROE ISLANDS

FO 822-823

Pression d'epreuve

Le Westerbeek, navire des Indes Orientales

Le 2 septembre 1742, un peu avant minuit, un grand voilier jaillit des ténèbres, toutes voiles dehors, cinglant directement sur la côte à l'ouest de Lopra sur Suðuroy. Dans la nuit sombre et brumeuse, l'équipage ne s'aperçoit pas que leur route les mène droit à une collision avec la falaise. Le navire a fait fausse route et se trouve à ce moment-là à plus de 48 miles nautiques trop au nord. Maintenant il est trop tard, le grand navire des Indes Orientales venu depuis le lointain Ceylan ne se trouve plus qu'à une cinquantaine de brasses de la falaise. Un virement de bord brutal est amorcé, et on arrive à retourner les voiles, mais le navire s'échoue côté bâbord et commence à cogner contre la falaise. Une voie d'eau s'ensuit, et le navire commence à dériver entre quatre récifs. Le capitaine donne l'ordre de jeter l'ancre et de larguer les voiles, mais il est trop tard. La poupe du bateau se heurte violemment contre la falaise. Presque tout l'équipage réussit tant bien que mal à se réfugier sur un étroit rebord de la falaise. Mais les malades au fond de leurs couchettes périssent, et quelques hommes dévissent en escaladant la falaise abrupte. Lorsque quatre hommes atteignent le village de Vágur pour chercher de l'aide, les habitants les prennent d'abord pour des pirates et se cachent.

L'équipage est en mauvais état, mais même si le navire coule peu à peu et disparaît, 81 hommes ont la vie sauve tandis que seuls 10 sont perdus. Les hommes reçoivent un bon accueil à Suðuroy et continuent bientôt vers Tórshavn où a lieu une enquête de fait de marine. Il n'est pas facile de loger et de nourrir autant d'hommes, car à cette époque la population totale des Îles Féroé ne dépasse guère les 3 000 personnes. Il n'est pas non plus possible de transporter tout l'équipage au Danemark par les navires de la marine marchande royale, et une majorité se voit donc obligée d'attendre l'année suivante que le navire hollandais Mercurius vienne les chercher.

L'histoire des navires comme le Westerbeek est en même temps l'histoire de la gigantesque compagnie hollandaise Vereenigde Oostindische Compagnie, fondée en 1602. C'est égale-

Un chantier naval de la Compagnie
des Indes Orientales à Amsterdam en 1727. Estampe de Joseph Mulder.
La Compagnie des Indes Orientales construisit plus de 2 000 navires dont 600 firent naufrage.

ment l'histoire de la course entre plusieurs pays européens pour fonder des colonies dans différentes parties du monde et pouvoir exploiter et ramener de précieuses marchandises telles que les épices, le thé et le café. Les grandes villes d'Europe comme Londres, Amsterdam et Copenhague portent encore la marque de la richesse que cela engendra. La Compagnie devint si puissante qu'elle constitua un état dans l'état, et elle eut non seulement le monopole du commerce avec les Indes Orientales, mais également la permission d'entraîner ses propres soldats et donc d'emmener sa propre armée au cours des voyages. La Compagnie Hollandaise des Indes Orientales construisit des forteresses et des places fortes dans presque tous les coins du monde. Pendant la période de 1602 à 1795, la compagnie effectua 4 721 voyages de la Hollande en Asie de l'Est. Pendant cette période, les équipages représentaient 973 000 marins venus de toute l'Europe, quoique principalement des Hollandais.

Westerbeek est à la fois un village près d'Eindhoven en Hollande et le nom de ce trois-mâts échoué en 1742 à l'ouest de Lopra. Le navire, destiné aux voyages en Indes Orientales, fut construit en 1722 dans un chantier naval d'Amsterdam. Il mesurait 145 pieds de long pour un poids de 650 tonnes.

Lorsqu'il s'échoua aux Îles Féroé, le navire faisait route vers la Hollande depuis le Ceylan en Inde. C'était un long voyage : le Westerbeek avait quitté le Ceylan le 27 janvier, et c'est le 2 septembre 1742 qu'il s'échoua, au cours de son sixième voyage. Le naufrage était dû au brouillard qui empêchait de naviguer à l'aide des moyens habituels. A cette époque il n'y avait aucun phare aux Îles Féroé, et les cartes maritimes manquaient de précision.

A l'origine, lors de son voyage aller vers l'Inde, le Westerbeek transportait 160 hommes : 99

Vue de la plage de Punto Gale
à Ceylan. Dessin de N. Bellini en 1748.

marins, 51 soldats et 10 artisans. A l'époque, ce n'était pas sans dangers de s'engager sur un tel voyage. Il n'était pas rare qu'environ 15 % de l'équipage ne perde la vie pendant le voyage aller et environ 10 % pendant le voyage retour.

Le voyage de retour du Westerbeek partit de Punto Gale en Ceylan, et il emmenait 94 hommes en tout : 75 marins, 6 soldats, 7 artisans, 5 passagers malades et un criminel. La cargaison comprenait environ 100 tonnes de poivre et d'autres marchandises. Lors du voyage depuis Batavia, le nom colonial de la capitale des Indes Orientales Hollandaises que nous appelons aujourd'hui Jakarta, trois hommes étaient décédés. Batavia est également l'ancien nom des Pays-Bas, la République Batave était par exemple un état sous tutelle de la France de 1795 à 1806.

Il reste encore des traces du Westerbeek aux Îles Féroé, notamment un coffret qui se trouve au musée national des Îles Féroé, et une boule de poivre dans un musée de Suðuroy. À ce qu'on dit, un certain nombre de Féroïens descendraient aussi de cet équipage, parce que certains restèrent aux Îles Féroé et y eurent des enfants, notamment le chirurgien suisse Joseph Gervording von der Schildt (environ 1707-1753).

Le Westerbeek, navire des Indes Orientales, représente une époque où la Hollande était l'une des plus grandes puissances coloniales et Amsterdam l'une des villes les plus puissantes au monde. La ville et ses canaux construits pour accueillir des navires comme le Westerbeek, ainsi que les nombreux entrepôts équipés de grues, témoignent d'une grande nation de commerce. Si vous vous trouvez à Amsterdam et que vous regardez le centre-ville, vous verrez qu'il n'est pas vraiment construit pour les voitures. Ici, les routes sont des canaux qui permettent à de grands cargos sophistiqués de pénétrer loin à l'intérieur de la ville et du pays. Si, lors d'une promenade du soir, vous plissez un peu les yeux et laissez libre cours à votre imagination, vous verrez peut-être accoster un navire comme le Westerbeek.

Kim Simonsen
Université d'Amsterdam

FO 824-826 Pression d'epreuve

Camions de pompier

Le feu, bon serviteur mais aussi un maître effroyable

Posta émettra le 26 février 2016 trois timbres-poste à l'effigie d'une pompe à incendie historique et de deux anciens camions de pompier. La pompe date de 1776 et fut réparée au Danemark en 1819. C'est la première de son genre aux îles Féroé. La quantité de matériel à incendie a, en quelque sorte, suivi le développement de la ville de Tórshavn : au fur et à mesure que la ville grandissait, le besoin en matériel plus sophistiqué pour les pompiers grandissait également.

En 1880, Tórshavn comptait 984 âmes. La plupart vivaient dans le quartier de Reyni, où les maisons étaient les unes sur les autres. La population était donc très prudente lorsqu'elle utilisait le feu. A cette époque, la croissance démographique était importante, car la population rurale migrait vers la capitale. Aucun tuyau d'eau n'alimentait les habitations et il n'y avait pas de bouches d'incendie. En cas de feu, c'était la pompe elle-même que l'on tirait vers le foyer de l'incendie.

L'eau pour la pompe était prise dans la mer ou dans des cours d'eaux. En cas d'incendie, et puisque la pompe ne disposait pas d'une pompe d'alimentation, la population formait une chaîne humaine depuis la mer ou depuis le cours d'eau le plus proche avec des seaux en direction de la pompe. En 1822, on construisit un dépôt de pompes à incendie à Reyni, et l'équipement de lutte contre l'incendie fut livré par le monopole royal du commerce. En 1898, l'équipement complet fut installé dans le nouveau dépôt, au nord de la vieille école communale, sur la place principale.

Ce n'est qu'en 1933 que l'on put parler d'un véritable corps de sapeurs-pompiers, nommé « Tórshavnar sløkkilið ». La population de Tórshavn comptait alors 3 000 personnes et la ville grandissait sans cesse autour de l'actuel centre historique. La distance entre la pompe à incendie et le bord de mer n'était plus raisonnable et les cours d'eau avaient tendance à s'assécher en été. On prit donc

la décision de créer des mares d'eau contre les incendies dans les petites rivières « Rættará » et « Havnará ». La première mare fut installée à côté de "Vaglið", la place centrale du centre de Tórshavn, et ultérieurement on en créa deux autres dans la petite rivière Havnará, en face du théâtre de la ville, où l'on peut encore les voir de nos jours.

L'année 1948 fut celle d'un grand évènement : la ville de Tórshavn fit l'acquisition de son premier camion de pompiers. C'était un camion modèle Bedford, acheté en Angleterre, qui fut transformé en camion de pompier avec deux motopompes, un tuyau de pompes à incendie et une échelle à coulisse de 20 m. Et il y avait non seulement de la place pour dix sapeurs-pompiers, mais aussi pour leurs uniformes de lutte contre l'incendie et autres équipements.

Mes pensées vont maintenant vers ma jeunesse, car je suis le compagnon d'âge de ce camion de pompier. Nous, les jeunes, on se tenait prêts quand les sirènes se mettaient à hurler partout dans la ville. Je me souviens qu'il y avait une sirène sur le toit de la maison du téléphone au centre de la ville, une autre sur le séchoir à Hvannasund, et encore une sur les fortifications Skansen. Les sirènes, on les entendait partout dans la ville. Nous, qui habitions Landavegur, courions vers une grande colline très proche qui dominait la ville. D'abord, on se mettait à l'affût de la fumée, ensuite, on guettait la sirène, familière, du camion lui-même, et enfin, on se dirigeait en courant vers le lieu de l'incendie.

Un incendie attirait toujours un public nombreux, aussi bien des adultes que des enfants. Le camion de pompier, les sirènes et l'incendie étaient un véritable spectacle pour nous, les enfants, et nous étions impressionnés par les pompiers et leurs casques et uniformes en train de combattre le feu. Ce chaos nous attirait tous et souvent, le public devenait même gênant pour les pompiers en fonction, tellement tout le monde voulait être près de l'incendie...

En 1962 arriva encore un camion, cette fois du Danemark. C'était un véritable camion de pompiers d'occasion, construit au Danemark en 1937. Le grand avantage de ce « Triangel » était son réservoir de 1 500 litres. Si l'incendie n'avait pas encore eu le temps de

prendre de l'ampleur, les pompiers pouvaient éteindre le feu simplement à l'aide de la pompe refoulante du camion, avant même que les tuyaux et pompes habituels n'aient été déployés.

Les trois timbres qu'émet Posta commémorent et illustrent l'histoire et le développement du service de secours contre l'incendie à Tórshavn. Je suis ravi que les responsables de la caserne de pompiers, qui se trouve maintenant dans l'ancienne carrière de pierre à Oyggjarvegur, aient décidé de préserver les deux camions d'antan et notamment la pompe à incendie de 1776.

Le camion de pompiers Bedford K attire notamment ma curiosité, car quand j'étais jeune, j'étais apprenti mécanicien chez Vilhelm Nielsen, le représentant de Bedford aux îles Féroé. A l'époque, je connaissais plusieurs des anciens pompiers, et l'un d'eux m'avait confié que le moteur du camion de pompiers était bien trop petit pour les pentes de la ville de Tórshavn.

Depuis l'arrivée de la première pompe à eau aux îles Féroé en 1776, il a coulé beaucoup d'eau sous les ponts de Tórshavn. A l'époque, 10% de la population seulement vivait à Tórshavn. A l'aube de 2016, la ville de Tórshavn englobe les communes de Sydstreymoy, Kollafjørður, Nólsoy, Hestur et Koltur. Environ 40% de la population féroïenne habite ainsi à Tórshavn.

Au fur et à mesure que la ville s'est développée, le corps des pompiers de Tórshavn a fait de même et dispose maintenant du même matériel dans les pays voisins. Le service des incendies dispose d'un personnel professionnel à plein temps et en cas de besoin, il peut faire appel à une équipe de secours de réserve, qui peut renforcer les troupes dans la minute.

Vagnur Michelsen

FO 827 Pression d'epreuve

Sepac 2016 : Les saisons

Mon âme si lasse de l'hiver,
Je me promenais à l'ouest, le long de la mer,
Soudain j'ai entendu ton « klip », ce son familier,
Très cher hôte de l'été…

Les tempêtes hivernales, la pluie et le vent violent, la mer qui cogne sans pitié sur les côtes et puis ce noir de l'hiver qui s'éternise. Bien que le Gulf Stream nourricier nous offre des hivers relativement cléments vu notre situation géographique dans l'Atlantique nord, et que nous souffrons rarement de températures extrêmement basses, l'hiver est une saison rude pour nous tous. La pluie, la neige, la grêle, couplées avec les vents rigoureux de l'Atlantique et le noir de l'hiver, en découragent plus d'un.

Donc rien d'étonnant à ce que le curé-doyen, nationaliste et poète féroïen Jákup Dahl (1878 - 1944), probablement lors d'une promenade dans sa ville natale de Vágur, ait été brusquement sorti de son humeur lugubre en écoutant l'appel de la pie de mer, y trouvant l'inspiration pour écrire l'une des chansons les plus appréciées ici : Bienvenue, Tjaldur – un hymne de bienvenue à l'oiseau national des îles Féroé : la pie de mer (*Haematopus ostralegus*).

Car c'est justement la pie de mer, de retour de son hivernage aux îles britanniques et la côte atlantique française, qui présage le printemps aux îles Féroé, bien avant les autres signes de la nature. La valeur symbolique de l'arrivée de cet oiseau n'est pas simplement culturelle. Ses cris caractéristiques, « klip, klip, klip », touchent aussi nos instincts, notre ordinateur inconscient, qui enregistre et combine les petits signes d'un changement saisonnier en marche. Tout comme la vue des petits agneaux dans le pré nous touche quelques mois plus tard, le premier cri d'une pie de mer nous interpelle et nous le racontons à tout le monde.

Bien que les tempêtes de l'hiver n'aient pas encore fini de nous surprendre, nous fêtons, le 12 mars, le jour de la Saint Grégoire, l'arri-

La pie de mer, *Haematopus ostralegus*.
Photo : Ólavur Frederiksen.

vée de la pie et la prompte marche en avant du printemps. Les scouts marchent, les discours de printemps sont prononcés lors de grands meetings populaires et, tous en chœur, nous chantons l'hymne composé par Dahl en honneur de l'hôte estival si attendu.

Au fil des mois, l'âme de l'hiver se retire des sévères paysages de la nature. Neuf jours après la Saint Grégoire, c'est déjà l'équinoxe du printemps. La lumière gagne de jour en jour et, arrivée au solstice de l'été, elle domine tellement que la nuit se réduit à peau de chagrin. Nos îles troquent leurs couleurs jaune kaki de l'hiver contre une véritable orgie de camaïeux de verts. Le long des innombrables ruisseaux des champs, les populages des marais *(Caltha palustris L)* s'étendent comme de belles nappes jaune citron – c'est notre fleur nationale, que nous adorons presque autant que notre oiseau national.

Nous sommes en plein été, la nature profite grandement de toutes ces heures de soleil. Dans les pâturages épars broutent moutons et agneaux, tandis que la pie de mer et les autres oiseaux des champs alentour couvent leurs petits, puis les nourrissent. Dans les prés, l'herbe grasse ondule dans la brise, tandis que les eiders et leurs canetons endurants se balancent sur les vaguelettes des fjords et des passes. Un touriste surpris constate que les enfants jouent même à 23 heures. Les bruits résonnent d'ailleurs dans la nuit claire où la rumeur du travail de la journée s'amenuise. Les exclamations des oiseaux de mer se mêlent à l'appel et cris d'alarme des échassiers et au chant des petits oiseaux

dans les jardins et les prés. C'est la saison joyeuse, le temps des enfants, des fêtes de villages et des festivals.

Après la dernière grande fête, la fête nationale Ólavsøka, fin juillet, le paysage change vigoureusement. Les agriculteurs et les petits propriétaires moissonnent les prés pour engranger le fourrage d'hiver de leurs moutons et leur bétail. Lentement mais sûrement, des rectangles clairs parsèment les talus, qui prennent l'allure d'un patchwork surdimensionné. Le paysage perd sa belle couleur verte et le vent de l'Atlantique fait rouler vers nos îles les premières dépressions. Les jardins citadins changent de couleur. Les buissons et les arbres deviennent d'abord jaunes, puis rouges, puis marron. C'est l'automne. La nature ferme lentement boutique.

En septembre, les pies se réunissent en grandes nuées près de la plage et au moment de la deuxième fête de la Vierge, au milieu du mois, ils s'envolent et entament leur long voyage vers les îles Britanniques et la côte atlantique française.

Nous sommes accablés par une vague de tristesse. C'est au début de l'hiver que les dernières pies de mer se dirigent vers le sud-est. Devant nous, des mois et des mois de tempêtes, de pluie et de neige.

Mais c'est le prix à payer pour vivre dans cet archipel, à la fois rude et incroyablement beau. Et nous le payons volontiers, car nous savons que tôt ou tard, le « klip, klip, klip » de la pie nous annonce le retour du printemps !

Anker Eli Petersen

Programme de timbres 2016

22/02 **Westerbeek** - bloc-feuillet de 2 timbres et 2 timbres. Westerbeek était un navire à voiles hollandais que naufragé sur la côte ouest de Suðuroy en 1742. Design : Anker Eli Petersen. Valeur : 17,00 et 19,00 DKK. FO 822-823.

Anciens camions de pompier - 3 timbres et un carnet adhesif (6). Photos du premier pompe feu et les camions de pompier dans les îles Féroé. Photos : Martin Sirkovsky. Valeur : 1,00, 15,00 et 19,00 DKK. FO 824-826.

SEPAC 2016 : Saisons - 1 timbre. Le printemps et l'automne, les huîtriers arrivent au printemps et quittent les îles dans l'automne. Design : Edward Fuglø. Valeur : 17,00 DKK. FO 827.

01/04 **La Poste fête ses 40 ans** - bloc-feuillet de 2 timbres + 1 timbre. 40 ans ont passé depuis que la Poste des îles Féroé "Postverk Føroya" a été établi le 1er avril 1976. Valeur : 9,00 et 17,00 DKK. FO 828-829.

26/04 **Nólsoyar Páll 250 ans** – 1 timbre. 250 ans ont passé depuis que le héros national Faroese Nólsoyar Páll est né.Valeur : 24,00 DKK. FO 830.

Norden 2016 : La Cuisine Nordique - 1 timbre. Photo : Finnur Justinussen. Valeur : 9,00 DKK. FO 831.

09/05 **EUROPA 2016 : Écologie - Pense verte** - 2 timbres et un carnet adhesif (6). Artiste: Edward Fuglø et Doxias Sergidou, Cyprus. Valeur : 9,00 et 17,00 DKK. FO 832-833.

26/09 **Peau de poisson** - 1 timbre. Pour la première fois jamais : vrai peau de cabillaud sur timbres. Artiste et intaglio : Martin Mörck. Valeur : 50,00 DKK. FO 834.

Costumes nationaux I - 2 timbres et un carnet adhesif (6). La première émission d'une série de trois illustrant des costumes nationaux féroïens. Artiste: Edward Fuglø. Valeur : 9,00 et 17,00 DKK. FO 835-836.

Jésus de Nazareth - bloc-feuillet de 10 timbres. Ornements en bois faits par l'artiste Edward Fuglø. L'oeuvre d'art décore la salle de conférences dans l'église de Klaksvík. Valeur : 10 x 9,00 DKK. FO 837-846.

01/10 **Vignettes d'affranchissement 2016** - 4 vignettes d'affranchissement. Thème : Festivals de musique. Valeur : 4 x 9,00 DKK.

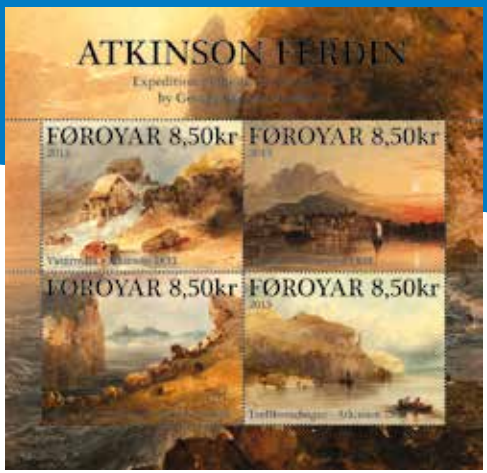
07/11 **Livre d'année, Pochette annuelle et Vignettes de Noël**

Votez pour le timbre de l'année 2015

- 1er Prix: un tapis en peau de mouton

FO 800

FO 801



FO 804-807

FO 810

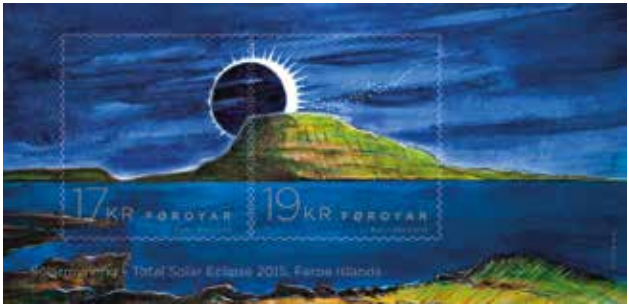
FO 811

FO 808

FO 809

FO 802

FO 803



FO 808-809

FO 817

FO 814-816

FO 812

FO 813

FO 820

FO 821

FO 818

FO 819

1er prix: un tapis en peau de mouton de Stóra Dímun, Iles Féroé

2ème prix: Livre Annuelle 2015

5 pochettes annuelle 2014

Envoyez-nous le coupon bien rempli ou à www.stamps.fo.
Veuillez bien voter avant le **15 mars 2016!**

Nom: _____

Adresse: _____

Code postal/ _____

Ville: _____

Pays: _____

No. de client: _____

Le timbre de l'année 2015 est:

FO

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

E-Mail: _____

Soldes annuelles

Veuillez bien noter que les timbres et articles de collection présentés sur ces pages sont en vente jusq'au 31 décembre 2015.

Vous avez donc jusq'au 31 décembre pour acquérir ces articles á valeur nominale. Vous pouvez commander les articles à l'aide de coupon ou bien sur notre site internet: www.stamps.fo.

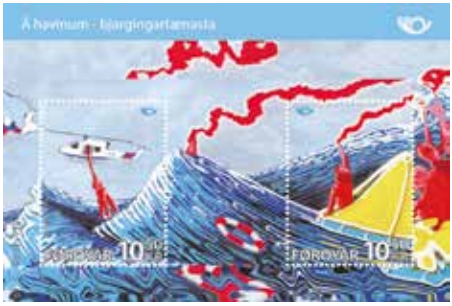
FO 724

FO 724

FO 729-730

FO 725-728

FO 745-746



FO 731-732

FO 735-737

FO 733-734

FO 747

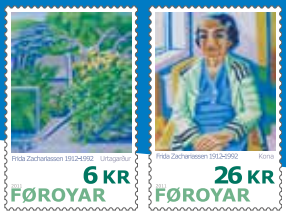
FO 739-744

FO 677-680

FR 036

FO 710-711

FO 748-749



FO 714-715

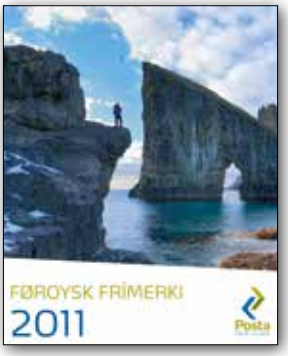
Chants de Noël 3, carnet de 8 timbres
PPN000912

Les anemones de mer, carnet adhesif de 8 timbres
PPN000212

Livre d'année 2011

Féroïen/danois: PPZDKVI11
Anglais/allemand: PPZENVI11

Pochette annuelle 2011



PPY002011

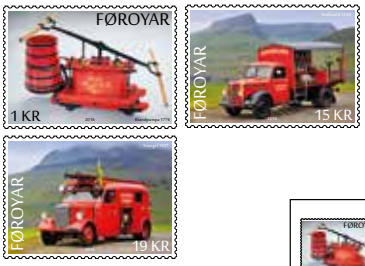
Pochette FDC 2011

FDM002011

Émissions nouvelles le 22 février 2016

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Westerbeek**
Date d'émission :	22.02.2016
Valeur :	17,00 et 19,00 DKK
Numéros :	FO 822-823
Format, timbre :	45,00 x 30,45 mm
Format, bloc-feuillet :	100 x 70 mm
Design :	Anker Eli Petersen
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Joh. Enschedé, Pays-Bas
Usage postal :	Petites lettres pour l'Europe et aux autre pays, 0-50 g



Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Anciens camions de pompier***
Date d'émission :	22.02.2016
Valeur :	1,00, 15,00 et 19,00 DKK
Numéros :	FO 824-826
Format, timbre :	30,0 x 43,5 mm
Design :	Martin Sirkovsky
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	LM Group, Canada
Usage postal :	Valeur ajoutée, lettres medium aux îles Féroé, 51-100 g, et petites lettres aux d'autres pays, 0-50 g.

* Les timbres sont aussi émis en carnet adhesif de 6 timbres (2 de chaque valeur)

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**SEPAC 2016 : Les Saisons**
Date d'émission :	22.02.2016
Valeur :	17,00 DKK
Numéros :	FO 827
Format, timbre :	43,0 x 24,4 mm
Design :	Edward Fuglø
Techinque d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Petites lettres pour l'Europe, 0-50 g

Photo de couverture : Bedford K 1948. Photo : Martin Sirkovsky.
Disposition : Posta Stamps - Imprimerie : Føroyaprent, Iles Féroé

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Iles Féroé

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

Mulitlingual webshop: www.stamps.fo

/faroestamps