Posta Stamps

Iles Féroé

No. 40

Avril 2019

- Pour les enfants orphelins de père
- L'élevage porcin aux Îles Féroé
- Elinborg Lützen 100 ans
- Jóhanna TG 326 et Westward HO TN 54
- Chasubles

Posta
FAROE ISLANDS

Pression d'epreuve

Pour les enfants orphelins de père

Édition des vignettes « Merkið » et « Mère et enfant » par la fondation pour les enfants orphelins de père « Fyri faðirleys »

La deuxième guerre mondiale et les Îles Féroé

A l'occasion de l'occupation allemande du Danemark le 9 avril 1940, la connexion entre les différentes parties du royaume danois fut coupée. Et le 13 avril 1940, les Îles Féroé furent à leur tour occupées par la Grande-Bretagne qui promettait que notre archipel serait rendu au Danemark après la guerre. La situation politique des Îles Féroé devait ainsi être inchangée par rapport à l'avant-guerre, correspondant à une période de statu quo. Durant la guerre, les 27 000 habitants des Îles Féroé furent gouvernés par une collaboration entre le préfet Aage Hilbert et le parlement local, Lagtinget, tout comme une constitution provisoire fut appliquée dès 1940 (celle-ci resta en vigueur jusqu'en 1948). Politiquement, financièrement et culturellement, les défis étaient énormes et multiples, car à son plus haut, un contingent d'environ 8 000 soldats britanniques vivaient aux Îles Féroé.

Les bateaux devaient aller en mer

L'activité la plus importante aux Îles Féroé était, comme aujourd'hui, la pêche. Les Féroïens allaient rapidement réaliser l'exactitude du vieux dicton : « Il est difficile d'avoir son garde-manger en mer ». Evidemment qu'on se nourrissait de la pêche pendant la guerre, mais on attachait également une grande importance à acheter et à transporter des cargaisons entières de poisson congelé de l'Islande vers le marché britannique. Cette entreprise de négoce pouvait se contenter de petits équipages, un avantage dans ces parages dangereux où le pire pouvait vite arriver.

La guerre resserra son étau autour des Îles Féroé, et les Féroïens connurent eux aussi les malheurs de la guerre : les bateaux locaux naviguaient dès lors dans un danger permanent dû aux mines en grand nombre, aux attaques aériennes allemandes, aux torpilles des sous-marins secrets et aussi, danger non-négligeable, à l'extinction des phares. Que de malheurs ! Et malgré cela, pas moins de 2 354 voyages avec une cargaison totale de 151 973 tonnes de poisson congelé furent

BÚGVIN

1. ÁRG. | 1. OKTOBER 1941 | NR. 19

FYRI FADIRLEYS

Hetta litla merkið ið omanfyri stendur

Skaldskapur og politikkur.

Her í blaðnum var á sinni til ummælis ein bók, Nordens stämma, sum felagið Nordens Frihed hevur fyrireikað, og sum kom út í Stockholmi seinasta vetur.

Bókin er eitt felagssavn, eitt úrval av bestu yrkingum úr øllum norðanlondunum, lika frá fornari tíð til okkara dagar, har føðilandskærleiki, tjóðskaparandi og felags norrøna rørslan verða sett í hásetið. I

Le journal Búgvin, qui a rassemblé et publié des nouvelles sur les îles Féroé aux Féroïens au Danemark

effectués vers la Grande-Bretagne par des bateaux féroïens pendant la guerre. 4 000 marins participèrent à cette dangereuse navigation avec une flotte de 187 bateaux.

La question du drapeau : « Merkið » remplace « Dannebrog »

Le Danemark étant occupé par les Allemands, il était évidemment impératif que les bateaux féroïens portent un autre pavillon que celui du Danemark, nommé « Dannebrog », quand ils mettaient le cap sur la Grande-Bretagne. Ce fut ainsi les Britanniques qui donnèrent aux Féroïens leur propre drapeaux, nommé « Merkið ». Il fut adopté le 25 avril 1940, bien que le préfet danois s'opposât aux symboles féroïens, y compris les timbres-poste féroïens, renvoyant dans la question du drapeau notamment au principe du soi-disant statu quo des Britanniques.

Un bateau périt en mer avec tout son équipage

Le sloop « Aldan » fit naufrage fin juillet 1940. Ce fut le premier bateau féroïen en route vers Aberdeen - et malheureusement aussi le premier des 16 bateaux à déplorer des pertes humaines pendant la guerre. 22 autres bateaux devaient faire naufrage, mais pour ceux-là on put sauver l'équipage. A titre d'exemple, un petit village comme Vestmanna perdit 5 de ses 7 bateaux pendant la guerre. Les pertes humaines entre 1939 et 1945 s'élevèrent à 210, dont 150 perdirent la vie à bord de navires féroïens, d'autres sur des embarcations étrangères et quelques-uns sur la terre ferme. A cette époque, aucun filet de protection social et public n'existait pour les nombreuses veuves et leurs 239 enfants, orphelins de père. Les vrais héros de cette époque, c'étaient des héroïnes : ces veuves que les Féroïens n'oublient jamais et qu'ils commémorent souvent. Sachez que les Îles Féroé sont parmi les pays ayant eu les plus importantes pertes humaines par rapport au nombre d'habitants, seulement dépassées par la Pologne et le Nouvelle Zélande. Chez nous, le 1er novembre, la fête de la Toussaint, est depuis 1949 devenue la journée officielle de commémoration de ces marins péris en mer, c'est le parlement des Îles Féroé, Lagting, qui en a décidé ainsi.

« Merkið » Artiste : Janus Kamban. Imprimeur : J. Jørgensen Bogtrykkeri, Copenhague. Premier tirage en septembre 1941 : 2 171 feuilles de 25 vignettes. Second tirage en octobre 1943 (seul tirage à porter le logo de l'imprimeur « J. Jørgensen & Co ») : 2 125 feuilles de 25 vignettes. Autre différence entre les deux tirages : la colle sombre du 1er tirage se voit à travers la vignette. Pour le second tirage on utilisa la colle « Dekstrin », plus discrète.

« Mère avec enfant ». Artiste : Janus Kamban. Imprimeur : J. Jørgensen & Co, Copenhague; mars 1945. Tirage : environ 4 000 feuilles de 25 vignettes. Mise en vente pour Pâques 1945 dans l'Association féroïenne. Prix par vignette : 2 øre. Colle : « Dekstrin ». Vignette très utilisée, car elle fut également vendue aux Îles Féroé par « Barnahjálpargrunnurin ».

Des Féroïens en exil... au Danemark

Quand le Danemark fut occupé le 9 avril 1940, environ 3 000 Féroïens s'y trouvaient et ne pouvaient plus retourner au pays. La « Føringafelagið » (Association de Féroïens) à Copenhague fut rapidement leur lieu de rencontre, et le très dynamique Sigurð Joensen était parmi ceux qui prirent l'initiative de créer le journal « Búgvin » (du nom d'une formation rocheuse au nord d'Eysturoy). L'idée était de réunir toutes les nouvelles venant des Îles Féroé. Elles arrivaient généralement au Danemark avec le courrier transitant par la Suède qui garda son statut de pays neutre durant toute la période d'hostilités. Fréquemment, il s'agissait de « vieilles » nouvelles, mais elles permettaient quand même aux Féroïens en exil de prendre connaissance des messages de malheurs des bateaux et des hommes péris en mer, ainsi que des noms et du nombre de l'équipage. Dans « Búgvin » étaient répertoriés presque tous les navires naufragés.

Création de la fondation au bénéfice des enfants orphelins de père «Fyri Faðirleys»

A la une du numéro du 1er octobre 1941 de « Búgvin » on pouvait lire ceci : *« Cette petite vignette que vous voyez plus haut aide les enfants féroïens qui se trouvent orphelins de père à cause de la guerre. Notre numéro précédent a énuméré le nombre de victimes de l'année dernière, et nous ne pouvons que craindre que ce nombre augmente encore cette année. En collant une vignette sur nos courriers, et notamment ceux à destination des Îles Féroé, nous montrons notre détermination à réjouir ces petits compatriotes qui se trouvent dans une situation fâcheuse et à subvenir à leurs besoins. Nous, les expatriés des Îles Féroé, faisons entièrement partie du peuple féroïen et nous devons aussi, selon nos moyens, œuvrer pour notre peuple. Les enfants sont l'avenir de notre peuple. Janus Kamban est le dessinateur. « Merkið » est notre drapeau que nous chérissons et aimons mettre en valeur sur nos envois. Nous, les soussignés, garantissons que tous les bénéfices des ventes iront à ces enfants et qu'il n'y aura pas de frais d'administration.*

Malla Samuelsen, Sigrið Mouritsen, Margit Øssurson, Astrið á Rógvi, Astrið Klein et Hanna Vang.

La vignette sera mise en vente là où les Féroïens se réunissent et auprès des femmes

Lettre du Danemark aux îles Féroé, ouverte par la censure allemande et lettres coupées des étiquettes "Fyri faðirleys"

signataires. Réservez-lui un bon accueil. Il est temps de penser aux courriers de Noël pour les Îles Féroé, n'oubliez pas d'y coller une vignette. Le premier tirage est de 50 000 exemplaires. On devrait pouvoir les vendre cette année. Le prix est de 2 øre. Pour 50 øre, vous aurez donc une feuille de 25 vignettes. » Hanna Vang, présidente, Venedigvej 8,2

Le numéro suivant de « Búgvin » indiqua les adresses des lieux de vente, ainsi que l'adresse des initiatrices qui avaient comme point commun d'être des responsables de l'école de dimanche féroïenne à Copenhague.

« Barnahjálpargrunnurin » aux Îles Féroé prend le relai

« Barnhjálpargrunnurin » (La fondation d'aide aux enfants) fut fondée le 4 avril 1942 aux Îles Féroé. C'est Petur Háberg qui en eut l'idée en entendant parler de « Fyri faðirleys » dans une émission à la radio danoise. En juillet 1944 c'est aussi dans « Búgvin » que l'on put lire que « Barnahjálpargrunnurin » aux Îles Féroé, tout comme la fondation « Fyri Faðirleys » au Danemark, éditait maintenant une vignette (qui n'est pas reproduite sur le bloc-feuillet) avec le même objectif : verser les bénéfices de la vente et d'autres dons (cadeaux en argent) aux enfants nécessiteux aux Îles Féroé.

Quand la guerre toucha à sa fin, les initiateurs de la fondation danoise pour les enfants féroïens « Fyri faðirleys » avaient bien l'organisation féroïenne « Barnahjálpargrunnurin » dans leurs pensées. Hanna við Høgadalsá (née Vang) raconte dans une interview avec moi en 2002 : « On tenait des comptes et des registres, mais on ne se sentait pas capables de distribuer convenablement l'aide danoise aux Îles Féroé. »

Hanna við Høgadalsá (1917-2004) était la trésorière de la fondation. Le 4 août 1945, elle et sa famille prirent le premier bateau après la guerre vers les Îles Féroé, le ferry « SS Aarhus », en direction de la ville de Tórshavn. La grande enveloppe qu'elle apporta contenait l'argent récolté et les vignettes restantes. Elle se rendit dès son arrivée au domicile de Petur Háberg de la fondation « Barnahjálpargrunnurin ». Les archives de « Barnahjálpargrunnurin » montrent que le montant versé par la fondation « Fyri faðirleys » était de 5 205 kroner et

Photo: Jens Kristian Vang

Janus Kamban (1913-2009),
artiste et sculpteur féroïen de renommé qui dessina bénévolement les deux vignettes.

Dans une interview avec Álvur Danielsen en 2006, il explique : « Si, si, on avait des nouvelles des Îles Féroé, on les suivait de près. Le drapeau fut officialisé en 1930 au moment des festivités entourant les 1000 ans de l'Islande, mais le premier ministre danois Stauning dit : « Enlevez-moi ce chiffon » en désignant le drapeau féroïen. C'était la fierté de « Merkið », qui fut la source d'inspiration de Janus Kamban.

74 øre. (Ce qui correspondait plus ou moins au revenu annuel d'un ouvrier en 1945). Et c'est ainsi que ce fut la fondation féroïenne « Barnahjálpargrunnurin » qui distribua l'argent aux enfants orphelins de père aux Îles Féroé.

Voici les deux vignettes « Merkið » et « Mère avec enfant », éditées par la fondation « Fyri Faðirleys ». Sur le bloc lui-même, le sloop « Aldan » de Vágur qui périt avec six marins.

Álvur Danielsen

Sources :

- Víkingasynir (Fils de vikings), Jákup Joensen, 1947
- Kissa – við áir og vøtn (Près de rivière et des lacs), Sprotin, 1996
- FF blaðið Numéro 353 de 27.10.2005.
- Des documents de « Barna hjálpargrunninum » qui se trouvent à Landsskjalasavnið. (Les archives nationales des Îles Féroé)
- Une interview avec Ásla Poulsen, Tórshavn, 2003.

Merkið

Cette émission célebre également notre drapeau national, Merkið. Cela fait maintenant 100 ans qu'il a été présenté publiquement pour la première fois. C'était dans Nordmandsdalen près de Fredensborg au Danemark. Merkið a été dessiné par Jens Olivur Lisberg de Fámjin, à l'époque étudiant en droit, en collaboration avec Janus Øssurson et Pauli Dahl.

Dès les années 1920, les Féroïens ont commencé à se servir de leur drapeau, et à partir de 1930, son utilisation s'est généralisée. Mais c'était illégal, et il s'en suivit une bataille de drapeaux au parlement local, Lagtinget, et entre les Féroïens et les autorités danoises, notamment sous l'impulsion des marins féroïens. Le 9 avril 1940, date du début de l'occupation du Danemark par l'Allemagne pendant la Seconde Guerre mondiale, le sloop « Eysturoyggin » arbora immédiatement Merkið. La raison officielle en était que Dannebrog, le drapeau danois, ne pouvait plus être utilisé ici puisque le Danemark était occupé par l'Allemagne.

Merkið. Photo: Faroephoto

Le 25 avril 1940, l'occupant britannique reconnut Merkið comme drapeau national des Îles Féroé. Depuis 1947, ce 25 avril est célébré comme journée officielle du drapeau des Îles Féroé.

Navigation sous drapeau 2019

Sept vieux navires en bois, dont « Jóhanna TG326 » et « Westward Ho TN54 », célèbreront Merkið avec l'évènement « Flaggsigling 2019 » (navigation sous drapeau). Elles partiront des Îles Féroé le 16 mai 2019 en direction d'Odense au Danemark, où la flotte féroïenne participera au « Odense Havnekulturfestival » (festival culturel du port d'Odense) du 23 au 26 mai 2019. Ensuite elles mettront le cap sur les villes d'Aarhus du 27 au 28 mai, Helsingor le 29 mai et Copenhague (le quai Nordatlantiske Brygge) le 30 mai 2019.

Le 2 juin 2019 auront lieu les célébrations officielles pour le centenaire de Merkið. Les équipages et les Féroïens vivants à Copenhague se rendront en procession du Nordatlantiske Brygge à Regensen, où le drapeau a été suspendu à une fenêtre pour la première fois en mai 1919. Il s'agirait de la fenêtre de la chambre numéro 16, couloir 17. Regensen est une ancienne résidence étudiante datant de 1623 pour les étudiants de l'université de Copenhague et de l'université technique de Copenhague. Elle se trouve au centre de la capitale près de la tour ronde, Rundetårn.

Il y aura un court service commémoratif, et une chorale féroïenne chantera. Ensuite une messe sera célébrée à l'église de Holmen, avant que la procession ne se dirige vers Nordmandsdalen.

C'est ici, le 2 juin 1919, que Merkið fut montré publiquement pour la première fois, brandi par Kjartan Mohr en tête de cortège.

Plus d'informations sur :
https://www.facebook.com/flaggsigling2019

Pression d'epreuve

L'élevage porcin aux Îles Féroé

Je me souviens très bien du jour où j'ai vu un cochon vivant pour la première fois. C'était à la fin des années soixante. Aves des camarades, je marchais à travers champs entre ma maison et l'ancienne piscine de plein air de Tórshavn. En passant devant la seule ferme de la ville (appelée « Mexique » pour des raisons inconnues), nous aperçûmes un étrange animal devant l'écurie.

Grande était notre surprise en découvrant qu'il s'agissait d'un cochon. Il était blanc avec des taches noires et avait la même allure que notre chère tirelire à la maison. Nous, petits gars de 8 à 9 ans, avons été bouleversés par la présence de cet étrange animal devant nos yeux, et je suis sûr que des remarques bêtes au sujet de l'apparence du grand cochon ont été prononcées.

Cependant, il n'était pas étonnant que nous fussions étonnés : les porcs vivants sont très rares aux Îles Féroé.

Lors des fouilles archéologiques, par exemple à « Junkarinsflötti » à Sandoy, on a pourtant découvert suffisamment d'os porcins dans les ordures ménagères pour que l'on puisse parler d'un véritable élevage. Ceci est valable pour les couches les plus anciennes, de l'an 800 à 900, et jusqu'aux couches supérieures des années 1300, où le phénomène diminue ensuite lentement.

Cela signifie que l'agriculture s'est adaptée aux ressources naturelles offertes par la géographie. Si on étudie des noms de lieux sur nos îles, on peut également conclure qu'il y a eu des cochons, en particulier dans les îles du Sud et de l'Ouest.

À l'époque de la Réforme, l'élevage porcin semble plus ou moins abandonné. Dans sa description des îles Féroé de 1592, le Norvégien Peder Claussøn Friis, prêtre et historien, note qu'il n'y a pas beaucoup de cochons aux Îles Féroé.

Artiste: Martin Mörck

Il existe une anecdote de 1844 plutôt réjouissante : Le prince héritier du Danemark, le futur roi Frederik VII, visita les Îles Féroé sur la frégate « Gefion » qui comptait à son bord des cochons, « des vivres vivants ». Sa Majesté donna ensuite les animaux survivants au fermier Poul Joensen au village d'Eiði, qui lui en fut très reconnaissant. Il installa ses cochons sur le plateau de la haute montagne Eiðiskollur afin de les engraisser pour Noël. Mais le fermier n'avait pas pris en compte les pentes très abruptes d'Eiðiskollur ni le fait qu'un cochon n'est pas un mouton. Les cochons chutaient, l'un après l'autre, et le fermier ne put donc pas agrémenter son Réveillon avec du jambon.

Ce n'est que vers la seconde guerre mondiale que l'élevage porcin se développa de nouveau ici. Comme vous le savez, les Îles Féroé furent occupées par la Grande-Bretagne le 12 avril 1940 suite à l'occupation allemande du Danemark trois jours auparavant.

En raison des attaques incessantes de sous-marins et d'aéronefs allemands contre des cargos et des convois dans l'Atlantique Nord, les autorités militaires britanniques décidèrent de construire un aéroport sur l'île de Vágar aux îles Féroé. C'est ainsi qu'un grand nombre de soldats du génie et d'autres membres du personnel se trouvèrent postés sur l'île. Nous savons tous que les Britanniques ne peuvent en général se passer de leur petit-déjeuner salé au bacon, saucisses et autres produits à base de porc. Il fut donc décidé d'installer toute une production porcine dans le village de Midvágur. Il y avait en permanence une population moyenne de 100 porcs que l'on engraissait et puis abattait pour la consommation.

Dans les années quatre-vingt, un projet d'élevage de porcs à Froðba, sur l'île de Suðuroy, a échoué car la concurrence du porc importé, moins cher, gagna.

Anker Eli Petersen

Pression d'epreuve

Elinborg Lützen 100 ans

La graphiste et artiste plasticienne féroïenne Elinborg Lützen est née il y a 100 ans, plus précisément le 26 juillet 1919, à Klaksvik, le plus grand village de pêcheurs des Îles Féroé et la capitale des îles du nord, lovée dans une baie animée d'une activité intense et entourée de hautes montagnes spectaculaires.

Elinborg Lützen est une artiste de notoriété. Son œuvre est d'une très grande qualité, et en 1978, elle est la première féroïenne à recevoir le prix d'honneur annuel du Lagting. En 1980, elle est récompensée par le prix de Tórshavn « Barnabókaheiðursløn Tórshavnar Býráðs » pour ses illustrations de livres pour enfants : des dessins en noir et blanc à l'encre de Chine et des linogravures.

Pour le 100e anniversaire de sa naissance, elle sera mise à l'honneur de plusieurs façons. À Klaksvik, sa ville natale, une statue à son effigie sera inaugurée le 24 septembre 2019 conjointement avec une exposition de ses œuvres. Il s'agit là de la première statue d'une femme identifiée aux Îles Féroé. Elle a été conçue par le sculpteur Hans Pauli Olsen, et c'est l'artiste plasticien Edward Fuglø qui est l'initiateur du projet.

Chez Posta, on célèbre aussi ce centenaire avec une émission de timbre-poste. Le motif du timbre est un portrait en argile d'Elinborg Lützen (détail de la nouvelle statue). Le timbre sera émis le 23 septembre 2019, la veille de l'inauguration de la statue.

Elinborg Lützen (26 juillet 1919 – 22 novembre 1995)

En 1937, Elinborg s'installe à Copenhague pour suivre une formation artistique à l'école de dessin et d'arts appliqués pour femmes « Tegne- og Kunstindustriskolen for Kvinder », et la Seconde Guerre mondiale l'oblige à y rester car il n'est alors plus possible de voyager entre les deux pays.

Linogravure par Elinborg Lützen

Cette séparation du pays s'avère décisive pour Elinborg et pour les autres artistes bloqués au Danemark, car c'est à Copenhague pendant la Seconde Guerre mondiale que nait un véritable milieu autour des arts visuels des Îles Féroé, avec la création de l'« Association des artistes des Îles Féroé ». A la fin de la guerre, artistes et autres passionnés d'art féroïen retrouvent tous leur pays sur le même bateau.

Ces conditions très particulières d'exil et de retour au pays ont été essentielles pour le milieu artistique de la période d'après-guerre au sein des arts visuels aux Îles Féroé. Au point où c'est cette communauté qui a abouti à la construction d'un musée d'art féroïen, ouvert en 1969.

Elinborg est restée pendant de nombreuses années mariée au peintre Mikines, le premier artiste professionnel féroïen, souvent considéré comme le père de la peinture féroïenne. Elinborg Lützen a été la première, et pendant longtemps la seule, graphiste des Îles Féroé. Avec ses illustrations de nombreux livres pour enfants, elle est probablement l'artiste qui a le plus laissé une empreinte indélébile sur la cornée des jeunes générations. On se rappelle tous ses linogravures en noir et blanc qui racontent le quotidien et la vie idyllique au village mais aussi des géants et des sorcières, pour ne pas mentionner le « gylen », monstre aux 40 queues qui descend de la montagne avec un bâton à la main et un sac sur le dos pour couper l'estomac des enfants qui réclament de la viande pendant le Carême.

Les ténèbres d'Elinborg sont remplies d'un contenu insondable et effrayant qui vient s'ajouter aux têtes de morts, géants et sorcières bien visibles et identifiables. La couleur noire d'Elinborg n'est pas une surface obscure mais une noirceur sombre remplie de créatures et de monstres de l'imagination. Les contes et comptines d'antan sont des histoires à la fois fortes et poignantes : parfois belles et poétiques, parfois cruelles - et grâce aux illustrations d'Elinborg, la riche

culture populaire prend une dimension supplémentaire.

Les grands contrastes entre la vie et la mort, le bien et le mal, la sagesse et la folie deviennent ici très nets. Sous l'artifice féroïen, l'essence du récit est soulignée, car le contenu, la forme et la morale des contes sont universels. Cela caractérise de nombreuses œuvres d'Elinborg : la nature et les ambiances locales nous font penser aux Îles Féroé : elles sont certes exotiques mais en même temps universelles, et dans les différentes variantes elles constituent une sorte de propriété commune européenne.

Les œuvres d'Elinborg sont bien plus que des œuvres faciles et accessibles pour tout public ici ou ailleurs. Elles constituent elles-mêmes de petits contes originaux et baroques, avec d'étranges personnages effrayants, sombres et beaux, dans un contexte naturaliste, comme si cela était tout à fait normal – ce qui est en partie la réalité : nous vivons avec la nature comme le cadre évident de nos activités - et le récit, l'imagination et la poésie font également partie intégrante de notre mentalité et de notre identité.

Elinborg Lützen était de nature très modeste. Elle participait à des expositions ici ou à l'étranger, mais n'acceptait jamais une exposition en son nom seul. On l'a souvent surnommée « le maître du noir et blanc ». Ses linogravures ont contribué de manière originale et intéressante à l'art aux Îles Féroé et ailleurs.

Source : Løgmansskrivsstovan

Partie de linogravure par Elinborg Lützen

Elinborg Lützen au travail

Pression d'epreuve

Jóhanna TG 326 et Westward HO TN 54

« Slupptíðin » - L'époque des sloops

Slupptíðin, l'époque des sloops, est un terme qui désigne la période entre 1872 et la Seconde Guerre mondiale, période où la société féroïenne évoluait d'une société paysanne, féodale, médiévale à une nation de pêche moderne.

L'abolition du monopole de commerce et du servage naval

Après l'abolition du servage naval et du monopole royal de commerce en 1865, il devint de nouveau possible pour les Féroïens d'acheter et de se construire des navires pour la pêche maritime. Auparavant, le monopole commercial interdisait aux citoyens féroïens d'exporter et constituait un véritable obstacle au développement et à l'innovation de la nation. Bátsband, le servage naval, était une institution médiévale qui imposait aux propriétaires terriens de mettre à disposition de gros bateaux et aux autres d'y être l'équipage. Ce système féodal du XIXe siècle suscitait un grand mécontentement et une grogne répétée, puisque ces hommes ne pouvaient pas eux-mêmes décider de s'acquitter de leur devoir de pêche côtière. Lorsque le monopole de commerce et le servage furent abolis, notre peuple put enfin décider librement de diriger une entreprise et aussi choisir de devenir pêcheurs à plein temps.

FOX – la mère des sloops féroïens

Les pêcheurs des Îles Shetland, qui n'étaient pas limités par les mêmes obstacles administratifs que notre archipel, pratiquaient de 1855 à 1865 une pêche à grande échelle sur nos bancs avec ce que l'on appelle des « Faroe smacks » - de petits sloops, souvent gréés comme un ketch. De nombreux compatriotes travaillaient à bord de ces navires, acquérant ainsi des connaissances en matière de pêche.

En 1872, quand il n'y eut plus d'obstacles, trois frères de Tórshavn achetèrent le sloop anglais « FOX » pour leur pêche en mer. Cet achat est considéré comme le début de l'époque des sloops. Bientôt d'autres suivirent leur exemple, mais ce n'est qu'au tournant du siècle que l'on peut parler d'une véritable industrie de la pêche naissante aux Îles Féroé.

Jóhanna TG 326. Photo: Eileen Sandá

Les sloops pêchaient sur les bancs de pêche des Îles Féroé, se rendant même vers le Sud en direction de Rock All et, plus tard, vers les eaux islandaises. En hivers, ils restaient généralement ancrés. En février/mars, ils partaient pêcher, généralement au sud de l'Islande. Ils revenaient au pays en mai pour y consacrer quelques semaines à la famille, puis repartaient de nouveau pour ne revenir que vers la fin septembre. La destination de cette seconde sortie en mer était souvent l'est et le nord de l'Islande.

Des conditions à l'étroit

La vie à bord des sloops était rude. La pêche se faisait avec des lignes tenues à la main, et le gain de chacun dépendait du nombre de poissons qu'il attrapait. Ce type de pêche nécessitait un équipage important, et les conditions à bord étaient étroites. On raconte même que certains sloops avaient plus d'hommes à bord que de couchettes, ce qui signifie que plusieurs hommes partageaient une même couchette au fil de leurs gardes. Il n'y a aucun doute que la grande épidémie de tuberculose qui ravagea les Îles Féroé autour du tournant du siècle était principalement causée par les conditions de travail exiguës à bord des sloops.

Bateaux fantômes et bateaux à moteur

Les premiers sloops féroïens furent nommés « bateaux fantômes », ce qui signifiait voiliers sans moteur. Cela n'impliquait évidemment pas une navigation sans dangers. Il y avait souvent des naufrages à l'époque des sloops à cause du temps et du vent, et les bateaux pouvaient dériver sur de longues distances. Vers 1925, on commença à installer des moteurs et des timoneries sur de nombreux sloops au bénéfice de la navigation et de la sécurité. Cela contribua à une meilleure exploitation, mais les moteurs étaient souvent légers et peu fiables et devaient de toute manière être complétés par une voile.

La navigation pendant la guerre

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la plupart des sloops féroïens servaient de cargos, transportant principalement du poisson d'Islande au Royaume-Uni où il y avait une pénurie de nourriture. C'était périlleux, et de nombreux navires des Îles Féroé furent coulés par des sous-marins allemands, des bombardiers ou des mines. En pourcentage,

Jóhanna TG 326. Photo: Ingi Sørensen

par rapport à la taille de notre population, le nombre de marins qui ont perdu la vie correspond tout à fait aux pertes essuyées par les pays en guerre. Après la Seconde Guerre mondiale, c'était la fin de l'époque des sloops. Ils prirent leur retraite de l'industrie de la pêche - et nombreux furent coulés volontairement. De nos jours, il n'en reste qu'une poignée.

Les deux sloops du timbre-poste sont au premier plan « Johanna TG 326 » et derrière « Westward Ho TN 54 ». Les deux fêtent leurs 135 ans cette année.

« Johanna - TG 326 »

Le sloop « Johanna » a été construit en 1884 sur le chantier naval de Collin Hoad à Rye, dans le Sussex, une commande de John William Haylock dans le Surrey. Son nom d'origine était « Oxfordshire ». En 1894, « Oxfordshire » fut vendu à l'armateur George Edward James Moody à Grimsby qui, la même année, le vendit à l'homme d'affaires des Îles Féroé, Jákup Dahl, géstionnaire d'une entreprise de négoce à Vágur sur l'île de Suðuroy. « Johanna » était le premier bateau de monsieur Dahl qui élargit progressivement sa flotte de pêche pour finir avec 20 sloops et goélettes. La société anonyme « J. Dahl » devint l'une des plus grandes entreprises des Îles Féroé dans les domaines du commerce, de la navigation et de la production de poisson.

Durant la Seconde Guerre mondiale, « Johanna » transporta du poisson d'Islande vers la Grande-Bretagne, échappant miraculeusement aux ravages de la guerre. Il servit de bateau de pêche jusqu'à son abandon en 1972. « Johanna » resta à quai à Vágur jusqu'en 1980 où il fut décidé de le couler. Il fut toutefois sauvé in extremis par un groupe d'intérêts qui l'acheta pour 1 couronne symbolique. Il fut sorti de l'eau, restauré et ramené à son bel état d'origine. Ce travail fut principalement effectué par des bénévoles de la ville. De nos jours, le sloop « Johanna » fait la fierté de Vágur, et on l'utilise pour des excursions aux Îles Féroé et dans les pays voisins. Il attire également de nombreux touristes.

« Westward Ho - TN 54 »

« Westward Ho » a été construit à Grimsby en 1884 par Leaver & Co., la même année

Westward HO TN54. Photo: Faroephoto

que « Johanna ». En 1895, le féroïen Hans Georg Thomsen l'acheta pour sa société de commerce et de navigation « T. F. Thomsen » à Tvøroyri sur l'île de Suðuroy. Après l'abolition du monopole de commerce, T. F. Thomsen établit à Tvøroyri son entreprise qui comptait environ 20 sloops, goélettes et petits sloops. À son arrivée aux Îles Féroé, le navire fut rebaptisé « Viking », mais en 1908 il reprit son nom d'origine. Comme les autres sloops de cette époque, « Westward Ho » était un bateau fantôme. En 1925, il fut équipé d'un moteur et d'une timonerie et pêcha alors un peu partout sur les bancs des Îles Féroé, en Islande, à Rock All, au Groenland et à Bear Island.

Comme la plupart des autres sloops d'ici, « Westward Ho » fut utilisé pour transporter du poisson d'Islande vers la Grande-Bretagne pendant la Seconde Guerre mondiale - et sortit indemne de la guerre.

Son dernier temps en tant que navire de pêche, « Westward Ho » pratiquait la pêche à la ligne au printemps et aux filets à harengs en automne. Ce sloop me tient particulièrement à cœur puisque c'est mon père qui fut son dernier skipper à la fin des années 1950.

En 1964, « Westward Ho » prit sa retraite. Il fut mis au lit à Tvøroyri mais fut ensuite restauré pour retrouver son apparence d'origine. En 1967, un groupe d'intérêt « Sluppgrunnurin » à Tórshavn l'acheta et l'enregistra comme « AMT 54 ». Il navigua pendant encore quelques années et fut entretenu par des bénévoles. Mais peu à peu les enthousiastes ont disparu, tandis que bateau se dégradait à quai. Finalement, c'est la municipalité de Tórshavn qui a repris la responsabilité du navire et l'a envoyé à Fraiserburgh en Écosse pour une importante restauration et le remplacement du moteur. En 2005, « Westward Ho » est revenu à Tórshavn, et depuis il sert de navire de représentation pour la ville. Ce magnifique voilier est maintenant utilisé pour les excursions en bateau ici et vers les pays voisins, pour l'enseignement aux écoliers et pour des locations avec skipper et équipage.

Anker Eli Petersen

Pression d'epreuve

Chasubles

Maintenant des timbres-poste mettent à l'honneur les textiles liturgiques
Posta met un coup de projecteur sur les textiles de l'église nationale des Îles Féroé avec sa nouvelle série philatélique sur trois ans. Ces émissions présenteront les couleurs liturgiques et l'étendu de l'artisanat des textiles, avec une grande répartition géographique entre les différentes églises des Îles Féroé.

Les deux premiers timbres seront émis le 23 septembre 2019 et montrent une chasuble rouge de l'église de Sandvik sur Suðuroy (inaugurée en 1908) et une chasuble verte de l'église Funning sur Eysturoy (inaugurée en 1847).

La chasuble rouge est en velours, ornée d'une bordure et d'une croix dans le dos.

La chasuble verte, tissée main, est en laine norvégienne et coton. Elle s'inspire du psaume « Eg skar mítt navn í grein ta hvítu » (J'ai gravé mon nom dans la branche blanche) de Jóannes Patursson, 1901. Elle fut offerte en 1990 par la famille Knút Højsted. C'est Karin Brattaberg qui a dessiné et fabriqué la chasuble et son étole associée.

Les chasubles
Après la Réforme, l'église luthérienne a continué à utiliser les chasubles, une ancienne coutume catholique. Aux 18e et 19e siècles, leur design faisait souvent l'objet d'âpres discussions. Même de nos jours, leur conception et leur taille sont très variées. Lorsqu'une église doit faire l'acquisition d'une nouvelle chasuble, il faut prendre en considération si elle doit convenir seulement au pasteur actuel ou également aux futurs pasteurs.

Les chasubles sont utilisées pour la communion, et s'il y a un baptême le même jour, de nombreux pasteurs la portent également lors du baptême. Autrement dit, son utilisation peut différer d'une église à l'autre, mais dans les églises qui ont des chasubles dans les quatre couleurs liturgiques, de nombreux pasteurs la portent lors de la première partie du service, c'est à dire avant le sermon, et la retirent avant de monter sur la chaire. D'autres la gardent pendant tout le service.

L'église de Funningur. Photo: Shutterstock

Les couleurs du calendrier liturgique
Les chasubles et les étoles suivent les couleurs qui sont associées aux dimanches et fêtes religieuses, les couleurs dites liturgiques. Cependant, de nombreuses églises n'ont pas de textiles dans les quatre couleurs.

Les couleurs liturgiques sont : blanc, rouge, violet, vert - et noir. Elles suivent les textes de l'année de l'église et sont également associées aux fêtes de l'église et aux fêtes ecclésiastiques. Les couleurs symbolisent :

- La couleur blanche symbolise la pureté, la joie, la sainteté et l'innocence. C'est la couleur de fête de l'église. La couleur blanche est utilisée pour le Réveillon de Noël, Noël, le dimanche entre Noël et le Nouvel An, le jour de l'An, le dimanche après le Nouvel An, l'Epiphanie, le 6e dimanche après l'Epiphanie, la fête de l'Annonciation, le Jeudi saint, le dimanche de Pâques et le lundi de Pâques, les 1er au 6e dimanches après Pâques, l'Ascension, la Fête de la Sainte Trinité, la Toussaint et le 27e dimanche après la Sainte Trinité.
- La couleur rouge symbolise le feu, le sang et l'amour. C'est la couleur du Saint-Esprit. La couleur rouge est utilisée pour le deuxième jour de Noël, la Pentecôte et le lundi de Pentecôte.
- La couleur violette symbolise le repentir, la repentance, la pensée et le jeûne. Elle est utilisée lors des quatre dimanches de l'Avent, la Septuagésime, la Sexagésime, pendant le Carême, le dimanche du Mardi Gras, les 1er au 4e dimanches de Carême, les Rameaux et le «Jour de toutes les prières».
- La couleur verte symbolise la croissance et la force de la vie, la maturité et l'espoir. Elle est utilisée la majeure partie de l'année : à l'Épiphanie, du 1er au 5e dimanche après l'Épiphanie, le dimanche de la Fête de la Sainte Trinité et du 1er au 26e dimanche après la Fête de la Sainte Trinité.
- La couleur noire symbolise le chagrin et la mort et n'est utilisée que pour le Vendredi saint.

Depuis 1982, Paulina M. K. Eliasen répertorie tous les textiles liturgiques de nos églises et maisons de prière mais aussi des écoles qui sont utilisées pour célébrer des offices.

La chasuble à l'église de Funningur. Photo: Ingi Joensen

Elle constate alors que, de la même manière qu'au Danemark, c'est la chasuble rouge en velours ornée d'une croix dorée et avec une ou deux bordures tout autour qui est utilisée pour ainsi dire partout. Les plus anciennes chasubles datent environ de 1890 ou de 1900, dont certaines servent encore, et parfois leur année de fabrication est inconnue. C'était la maison « Dansk Paramenthandel », fondée en 1895, qui produisait les chasubles pour les églises des Îles Féroé.

L'étude ne montre aucune modification notable jusqu'à la dernière moitié du 20e siècle. L'église Christianskirkjan de Klaksvík, inaugurée en 1963, acquiert dans les années 1970 une chasuble verte en brocart, fabriquée par « Dansk Paramenthandel ». L'église Vesturkirkjan de Tórshavn, inaugurée en 1975, s'équipe de chasubles dans toutes les couleurs liturgiques. La verte et la rouge sont confectionnées au Danemark. La blanche et la violette proviennent d'Angleterre.
Ces dernières années, de nombreuses chasubles ont été créées aux Îles Féroé. Elles sont très différentes en termes de design, de tissu et de couture. Mais on continue pourtant d'en acheter à l'étranger, notamment en provenance de la Belgique et du Danemark. L'étude semble indiquer que les textiles d'église ont subi des modifications, aussi bien en ce qui concerne les couleurs que le motif, que de nombreuses églises possèdent aujourd'hui plusieurs chasubles, et que la plupart ont également plusieurs nappes d'autel. Certaines églises ont les chasubles de toutes couleurs liturgiques de l'année, mais cela varie d'un endroit à l'autre. Certaines églises n'ont pas eu de nouveaux textiles d'église au cours de la période d'observation, tandis que d'autres se sont équipées de nouveaux textiles. Une église a par exemple acheté trois nouvelles nappes d'autel. Certaines églises n'avaient et n'ont qu'une seule nappe d'autel. Chaque église est différente sur le plan des priorités artistiques, certaines préférant un achat local à un achat international. En général, ce sont les surplis et les chasubles que l'on achète à l'étranger, tandis que les nappes d'autel sont fabriquées par les femmes féroïennes. Il en va de même pour les tapis de cérémonie qui sont principalement tissés aux Îles Féroé.

Source : Le livre "Kirkjuklæði" (Textiles d'église), écrit par Paulina M. K. Eliasen, édition prévue plus tard dans l'année.

Émissions nouvelles 3 juin, 11. juin et 23 septembre 2019

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Pour orphelins de père**
Date d'émission :	03.06.2019
Valeur :	11,00 et 35,00 DKK
Numéro :	FO 914-915
Format, timbre :	85 x 122 mm
Format, bloc-feuillet :	30 x 40 mm
Artiste :	Janus Kamban
Dessin:	Kári við Rættará
Technique d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Lettres standard nationaux 0-50 g et lettres grandes nationaux, 0-50 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Vign. d'affranchissement Wuhan**
Date d'émission :	11.06.2019
Valeur :	4 x 11,00 DKK
Format, timbre :	56,0 x 25,0 mm
Artiste :	Martin Mörck et Wang Lei
Technique d'impression :	Offset
Imprimerie :	Walsall Security Printers
Usage postal :	Lettres grandes nationaux, 0-50 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Elinborg Lützen 100 ans**
Date d'émission :	23.09.2019
Valeur :	55,00 DKK
Numéro :	FO 916
Format, timbre :	40 x 30 mm
Artiste :	Hans Pauli Olsen
Technique d'impression :	Offset
Imprimerie :	La Poste, France
Usage postal :	Lettres grandes nationaux 501-1000 g

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Le moulin à eau féroïen**
Date d'émission :	23.09.2019
Valeur :	11,00 DKK
Numéro :	FO 917
Format, timbre :	43 x 31 mm
Dessin :	Kári við Rættará
Imprimerie :	Cartor Security Printers, France
Usage postal :	Lettres standard nationaux 0-50 g

Carnet autocollant - 6 timbres

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Chasubles**
Date d'émission :	23.09.2019
Valeur :	11,00 et 19,00 DKK
Numéro :	FO 918-919
Format, timbre :	43 x 31 mm
Artiste:	Karin Brattaberg
Imprimerie :	
Usage postal :	Lettres standard nationaux et lettres standard le monde entier 0-50 g

Disposition : Posta Stamps - Photo de couverture : Westward Ho TN 54. Photo : Faroephoto - Imprimerie : TrykTeam, Danemark.

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Iles Féroé

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

Multilingual webshop: www.stamps.fo

ISSN 1603-0036

/faroestamps