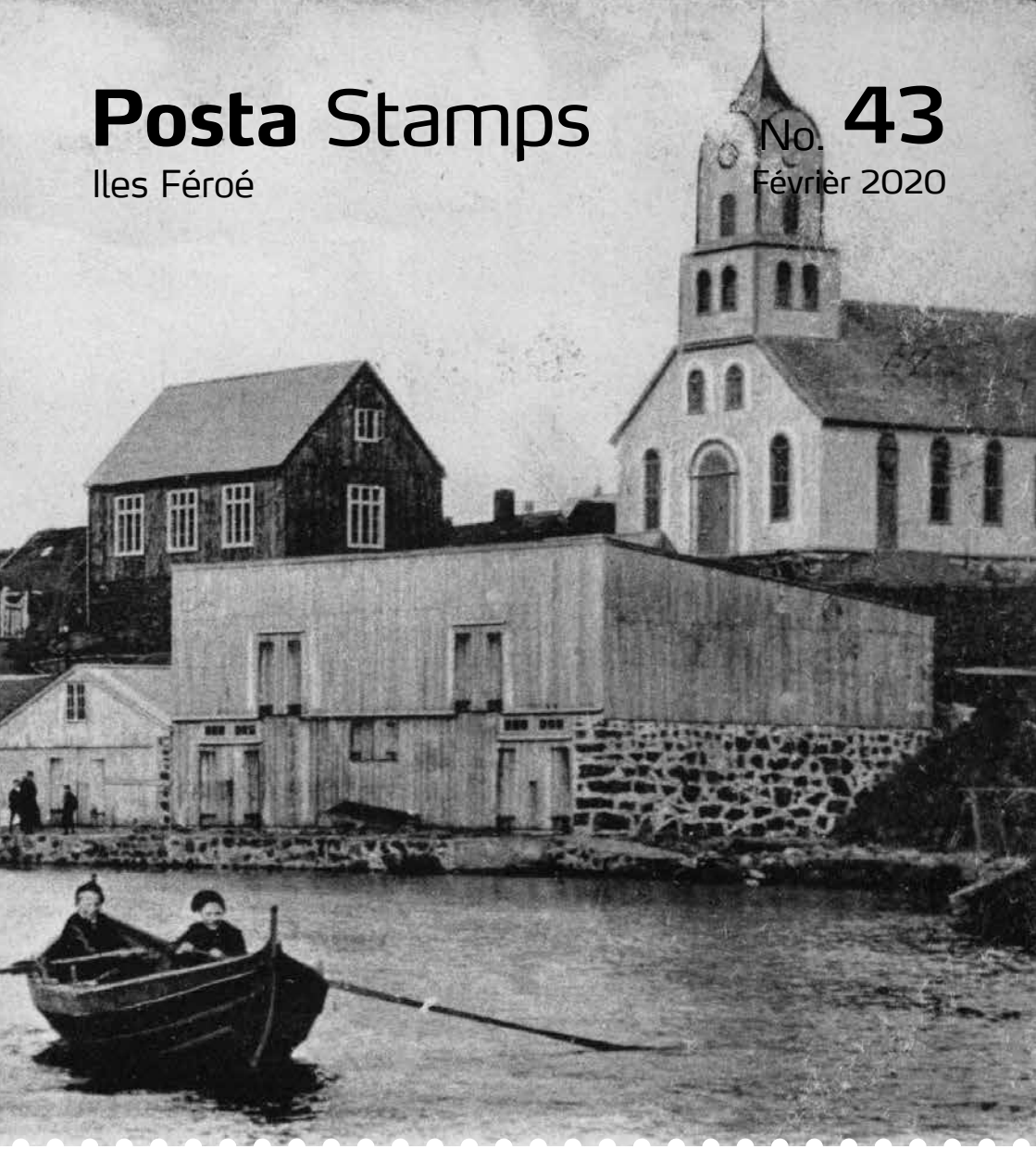
Posta Stamps

Iles Féroé

No. 43

Février 2020



- La reine Margrethe II de Danemark 80 ans
- Europa 2020 : Anciennes routes postales
- Bureaux postaux militaires aux Iles Féroé
- Sepac 2020 : « Les pigeons de lune »
- Vign. d'affranchissement : LONDON

Posta
FAROE ISLANDS

Pression d'epreuve

Sa Majesté Margrethe II - 80 ans

Le 16 avril 2020, Sa Majesté la Reine du Danemark fêtera ses 80 ans. La Souveraine est née le 16 avril 1940 au Palais d'Amalienborg, fille du roi Frederik IX et de la reine Ingrid née princesse de Suède.

Margrethe Alexandrine Þórhildur Ingrid, de son nom complet, devint reine le 14 janvier 1972 et règne donc maintenant depuis 48 ans.

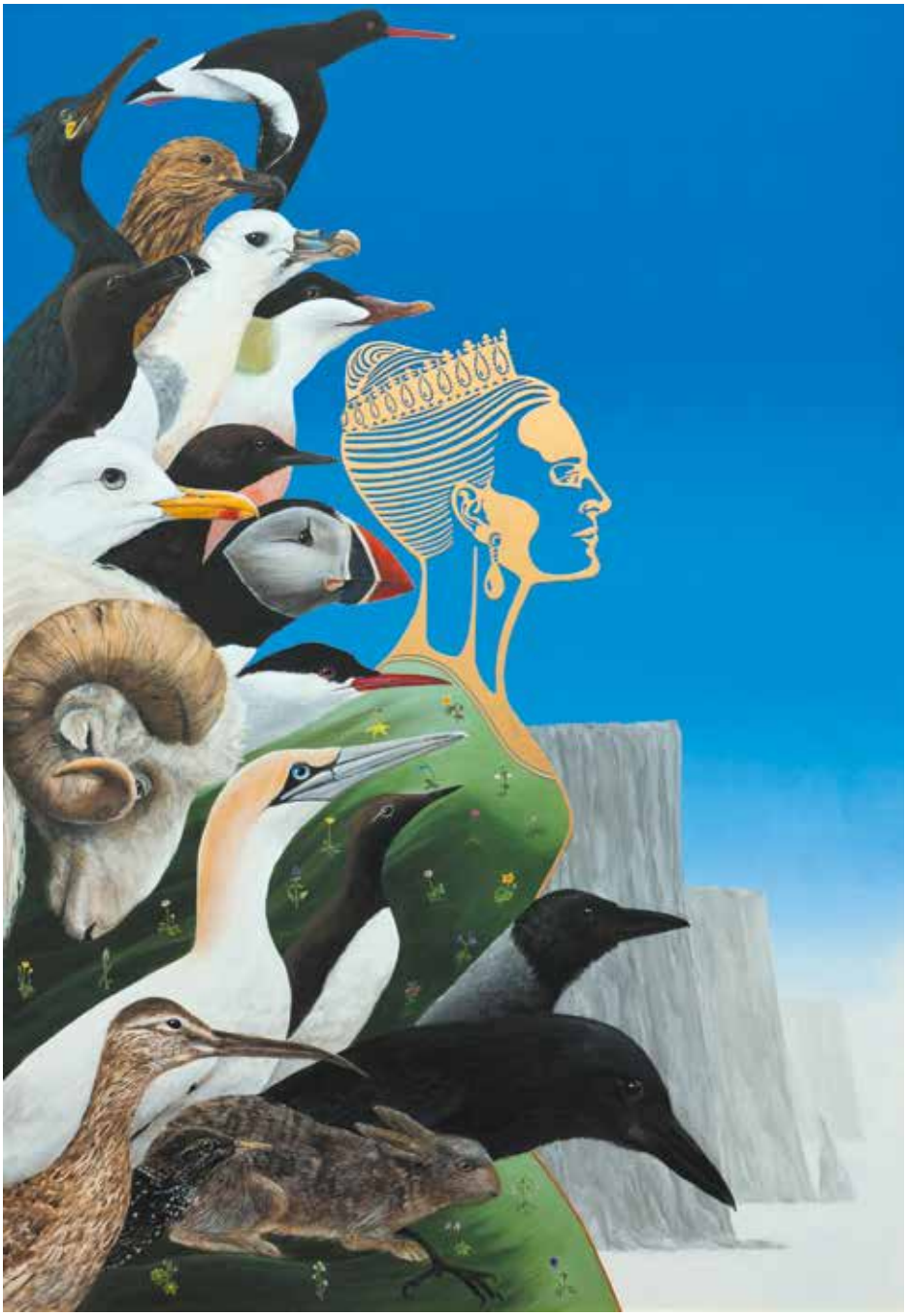
A l'occasion de ses 80 ans, Posta émet un bloc-feuillet à son effigie qui reproduit le cadeau officiel des Îles Féroé en 2012, lors de son 40e anniversaire de règne. Ce présent était une peinture de la Reine, réalisée par l'artiste Edward Fuglø.

« Chants d'oiseaux et langage animal d'emblée elle sut comprendre »

Cela ressemble à un conte de fées, une légende d'autrefois. Et dans une certaine mesure, c'est aussi ce que nous raconte l'œuvre d'Edward Fuglø.

Telle une figure de proue, la Reine s'extrait de la côte féroïenne accompagnée d'une multitude d'animaux et surtout d'oiseaux, faisant penser aux histoires d'animaux qui aident le héros ou l'héroïne en détresse. Et le titre que l'artiste a donné à son œuvre nous guide dans la compréhension de celle-ci...

Le titre est une citation, légèrement modifiée, tirée des célèbres chants féroïens « *Sjúrðarkvæði* », plus précisément du premier chant intitulé « Regin Smiður » : « *Fuglar og so villini djór tey vóru henni kunn.* » À proprement parler, c'est le héros Sjúrður qui, après avoir tué le dragon Frænir et goûté son sang, comprend soudainement ce que disent les animaux. Grâce au changement de « il » en « elle » dans le titre de la peinture, c'est la Reine qui comprend le message des animaux - un élégant compliment.



Edward Fuglø (1965) : Chants d'oiseaux et langage animal d'emblée elle sut comprendre. 2012. Acrylique, aluminium et feuilles d'or sur bois, 177 x 122 cm.

La princesse héritière Margrethe visite les îles Féroé en juin 1959 - à seulement 19 ans. Photo: Ritzau Scanpix.

Les oiseaux - huîtrier pie, Cormoran huppé, grand labbe, petit pingouin, fulmar boréal, eider à duvet, goéland brun, guillemot à miroir féroïen, macareux moine, sterne arctique, fou de Bassan, guillemot de Troïl, corneille mantelée, grand corbeau, étourneau sansonnet et courlis corlieu - sont tous des oiseaux féroïens. Il y a aussi un bélier et un lièvre, les seuls animaux à quatre pattes de la faune féroïenne. Avec les oiseaux, ils forment un ensemble de dix-huit figures, ce qui correspond au nombre d'îles de l'archipel féroïen.

Le portrait de la Reine est stylisé et doré comme sur une pièce de monnaie. Elle devient ainsi iconique par rapport aux animaux et à la nature. Elle n'est pas simplement une personne, mais aussi une institution. Et c'est dans ce rôle que la plupart des Féroïens la reconnaissent : sur des pièces de monnaies à son effigie.

La Reine porte une belle robe verte avec cape en référence aux paysages herbeux des Îles Féroé et décorée de petites fleurs appartenant toutes à la flore locale. Les fleurs stylisées sont également au nombre de dix-huit (comme les dix-huit îles de notre archipel). Ainsi vêtue, la Reine montre qu'elle « porte » les Îles Féroé et ce, près de son cœur.

Mais le conte de fée ne s'arrête pas là. Grâce aux nombreux oiseaux et au profil iconique de la Reine, l'œuvre fait également référence à la ballade romantique nationale de Nólsoyar-Páll « *Fuglakvæðið* » (env. 1800). Un conflit entre la population locale et les autorités danoises est ici décrit de manière allégorique comme une bataille entre les petits oiseaux et les oiseaux de proie - avec un aigle représentant le roi, le protecteur du peuple.

Tout n'est cependant pas idyllique dans le tableau d'Edward Fuglø, il y a aussi de la place pour un peu d'humour. Certes, la Reine fait partie intégrante du paysage, et certes, elle est accompagnée de ses fidèles compagnons, la faune et la flore de notre archipel, mais ne dirait-on pas que la tête baissée du bélier, symbole des Îles Féroé dans son blason, pourrait bien lui donner un petit coup de tête et la faire chuter ? Et alors, le mouvement d'indépendance des Îles Féroé aura eu raison d'elle !

Bien que le profil de la Reine soit au centre, il ne s'agit pas d'un portrait traditionnel. C'est encore une allégorie, un symbole, un rébus qui se lit comme la relation entre la Reine et les Îles Féroé. C'est typique d'Edward Fuglø, son art raconte toujours une histoire, et le titre aide toujours à décoder le contenu.

Le style est du pop art figuratif, inspiré de la photographie et de la publicité, avec des sauts surréalistes entre différents niveaux de réalités. La coupure la plus frappante

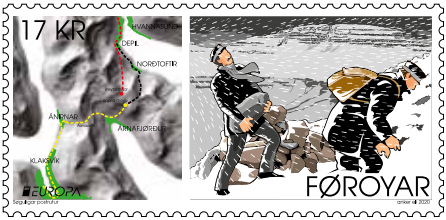
La reine Margrethe visite le village de Hvalba sur l'île de Suðuroy, juin 2016. Photo: Liselotte Sabroe/Ritzau Scanpix.

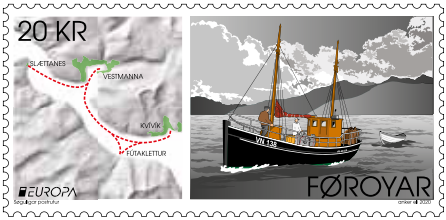
avec la réalité est le fait que le portrait de la reine soit celui que l'on retrouve sur les pièces de monnaie danoises. De plus près on voit que son effigie est en aluminium doré attaché au support en bois de l'œuvre. Le tableau est donc à cet endroit un collage, car composé de différents matériaux.
Le passé et le présent se télescopent dans le tableau d'Edward Fuglø. D'une part les contes de fées et les allégories, d'autre part l'humour et les expressions d'art moderne. Il s'agit, tant sur le plan formel que substantiel, d'une œuvre riche qui, de manière ingénieuse, aimante et humoristique, rend hommage à la Reine en tant que Souveraine des Îles Féroé.

Nils Ohrt
MA en histoire de l'art

Une impression en noire du bloc-feuillet a été produite en édition limitée. Elle est incluse dans le Livre de l'Année 2020 sans frais supplémentaires. Il est également possible de commander l'impression en noir séparément.

L'impression en noir est numérotée et imprimée en 1 500 tirages, dont 400 seront vendus séparément. Format : 10 x 7 cm. Prix : 150,00 DKK.





Pression d'epreuve

Europa 2020 : Les routes postales

Aux Îles Féroé, les routes postales ont toujours été compliquées. Pour distribuer le courrier, il fallait vaincre des montagnes escarpées et des détroits sournois. Et parfois cela se passait mal.

La route de Klaksvík à Viðareiði

L'une des pires routes postales terrestres était celle de Klaksvík à Viðareiði qui obligeait à franchir l'un des massifs montagneux les plus impraticables des îles.

La chute du facteur Jákup

Le 24 novembre 1887, Jacob Eliassen (1836 – 1887), le premier facteur des îles septentrionales, partit effectuer la route de Klaksvík à Viðareiði. Le temps était relativement bon, quoiqu'avec du gel et de la neige en montagne. Le facteur Jákup, appelé aussi *Jakke í Vági*, n'arriva jamais à sa destination. Une recherche fut lancée, et le lendemain il fut retrouvé mort sur le flanc escarpé de la montagne au nord du fjord de Árnafjørður. Il avait visiblement creusé des traces dans le chemin qui montait vers le col de « *við Gjógv* » mais avait dérapé et glissé presque 350 mètres en contrebas pour tomber sur environ 19 mètres d'une falaise verticale. La route du facteur Jákup est indiquée en jaune sur le plan.

Les facteurs de la montagne

C'est cependant un autre évènement sur la même route qu'illustre le motif représenté sur le 17KR timbre. Quelques décennies après l'accident du facteur Jákup, deux facteurs étaient en route dans l'autre sens, de Viðareiði vers Klaksvík. Dans une interview de 1971, l'un d'eux, Jacob Vitalis, appelé aussi *Jakke í Krotugrøvini*, raconta ce qu'il s'était passé.

Lorsqu'ils eurent franchi la ligne de crêtes du côté d'Árnafjørður, ils furent surpris par une violente tempête de neige. Au lieu-dit « *Breytarstígar* » ils réalisèrent qu'ils n'arriveraient pas à redescendre, il faisait noir et les congères étaient trop grandes pour être franchies. Ils parvinrent à rejoindre un ancien éboulis de rochers à proximité et y construisirent un muret pour s'abriter. Mais la nuit était froide et le vent fort, donc pour ne pas mourir de froid, toute la nuit, ils démontèrent et remontèrent leur muret. Par moments ils se bagarrèrent aussi gentiment pour se tenir chaud. Lorsque le jour se leva assez pour leur permettre de voir où ils posaient les pieds, ils commencèrent à se frayer un chemin pour descendre de la montagne à l'aide des pelles emportées. Sur les parties les plus raides, ils se hissèrent

L'endroit où les deux facteurs ont passé la nuit. Le creux entre les deux crêtes en haut à droite est le col de Breytarskarð par lequel ils étaient arrivés. Les rochers en bas de la photo font partie de l'éboulement où ils ont construit et reconstruit leur muret de pierre pour se maintenir en vie. A partir de là, il leur a fallu longer le flanc escarpé de la montagne pour rejoindre le fond du fjord. Photo : Pól Sundskarð.

mutuellement à l'aide d'une corde. Ainsi ils atteignirent enfin le fjord d'Árnafjørður et la sécurité. Sur le plan, le trait rouge indique le parcours des deux facteurs (17KR timbre).

La route de Vestmanna à Vágar

Au début du siècle dernier, la distribution du courrier pour Kvívík, Vestmanna et Vágar était assurée par le facteur Ólavur Olsen (1855 - 1947). Il se rendait à pied de Vestmanna à Tórshavn pour récupérer le courrier, puis, de retour à Vestmanna, il traversait le détroit à la rame pour emmener le courrier à destination de Vágar. Le détroit de Vestmannasund, réputé pour son courant puissant, est particulièrement difficile à traverser lorsque le vent et le courant sont en sens inverse.

Le naufrage du bateau postal

Le vendredi 1er octobre 1920 ce fut précisément le cas. Le vent soufflait fort, et en sens inverse du courant.

Le bateau postal, un bateau ouvert traditionnel appelé un « *seksmannafar* », équipé d'un moteur hors-bord, avait rejoint « *Sunnaru gjógv* » vers Kvívík du côté Streymoy pour chercher le postier qui était à ce moment-là le syndicaliste bien connu Hans David Niclasen (50), afin de l'emmener au débarcadère « *Fútaklettur* » du côté Vágar. L'équipage du bateau était composé de Johannes Jacobsen (32) et de Karl Alfred Olsen (19) de Vestmanna.

En plus du facteur, une passagère, Sofie Nattestad (27) de Miðvágur, fut également embarquée. Le beau-frère de Mme Nattestad, qui l'avait accompagnée de Kvívík à « *Sunnaru gjógv* », resta à terre et regarda le bateau pendant qu'il traversait le détroit. Arrivé environ au milieu du détroit, le bateau disparut, probablement chaviré à cause du mauvais temps. Le beau-frère lança l'alerte, et les secours accoururent depuis Kvívík comme depuis Vestmanna pour rechercher

En haut à droite de la photo on voit deux sommets, Krúnufjall à droite et Toftaknúkur à gauche. Le chemin ordinaire était de passer par Toftaskarð, le col entre les deux sommets. Les deux facteurs étaient cependant passés par Breytarskarð, le col à gauche de Toftaknúkur – un chemin plus court mais aussi plus difficile, normalement emprunté qu'en été. Plus bas sur la photo, environ au centre, on aperçoit en noir une large corniche rocheuse. C'est à cet endroit qu'en 1887 le facteur Jákup chuta le long du flanc de montagne et tomba par-dessus la corniche. Photo : Pól Sundskarð.

des survivants. Mais seuls quelques restes de l'épave furent récupérés, les quatre personnes à bord perdirent toutes la vie dans l'accident.

Le bateau postal « Ólavur »

Après l'accident de 1920 il fut interdit de transporter le courrier en bateau ouvert sur le détroit de Vestmannasund. Les fils d'Ólavur Olsen, Samuel Jacob (Sam) et Johan Olsen reprirent cette tâche après leur père, en desservant la route postale à l'aide de leur bateau ponté, le « *Helgi* ». Mais le « Helgi » était en réalité un bateau de pêche, et en 1930 les frères firent donc construire un nouveau bateau ponté spécialement conçu pour le transport de courrier, de passagers et de marchandises. Ils appelèrent ce bateau « *Ólavur* » en souvenir de leur père.

En 1945, Alfred, le fils de Sam Olsen, commença à naviguer sur le « Ólavur », et à la mort de Sam en 1947 il continua avec son oncle Johan à transporter courrier, cargo et passagers sur le détroit de Vestmannasund. Plus tard, les frères d'Alfred, Karmal et Torkil, rejoignirent l'équipage du bateau postal.

Ceci était avant l'ouverture de la liaison routière entre Tórshavn et Vestmanna, donc, lorsque les montagnes étaient enneigées, le « Ólavur » allait souvent chercher le courrier à Tórshavn, en accostant à Leynar, Kvívík et Fútaklettur sur le chemin du retour vers Vestmanna. Sinon, la route postale habituelle était Vestmanna, Fútaklettur, Kvívík, Fútaklettur et Vestmanna (20KR timbre). Le « Ólavur » desservit aussi le petit hameau de Slættanes sur l'île de Vágar jusqu'en 1964, lorsque le hameau fut définitivement abandonné par ses habitants. Le « Ólavur » remplaçait également d'autres bateaux postaux des Îles Féroé lorsque ceux-ci étaient immobilisés.

L'accident de Fútaklettur

Le 29 décembre 1958, le « Ólavur » était comme d'ordinaire en train d'emmener du courrier et des passagers vers Vágar. Le débarcadère de Fútaklettur était très primitif, le quai avait si peu de fond que le

Le bateau postal Ólavur photographié côté Vágar dans les années quarante ou cinquante. Remarquez la petite construction rajoutée à l'arrière pour loger les toilettes.

« Ólavur » ne pouvait y accoster par mauvais temps à cause du risque d'échouage. Par conséquent, le bateau tractait une petite annexe qui servait à transférer les personnes et les marchandises entre le bateau ponté et le quai.

Ce jour-là, la mer était démontée, et Alfred et Karmal accostèrent donc à la rame avec la petite annexe pour charger du courrier et des marchandises. Au retour, ils amenèrent un passager jusqu'au « Ólavur », mais il en restait encore trois sur le quai. Les deux frères retournèrent donc au quai, et deux des passagers sautèrent à bord, mais le troisième n'osa pas sauter. Cette personne finit cependant par changer d'avis, et les frères approchèrent de nouveau l'annexe du quai. A ce moment-là, une grosse vague se brisa, la poupe de l'annexe fut soulevée au-dessus du bord du quai qu'elle heurta violemment, et l'annexe chavira. Toutes les personnes à bord tombèrent à la mer. Les trois passagers savaient nager et réussirent à rejoindre le « Ólavur », mais Karmal et Alfred ne savaient pas nager et furent livrés aux brisants. Torkil, le troisième frère resté à bord du « Ólavur », voulut se jeter à l'eau pour les aider, mais le premier passager à être arrivé à bord le retint et le convainquit de s'attacher d'abord par une corde. Cela fait, Torkil sauta à l'eau et réussit à sauver Alfred – mais Karmal fut emporté et fut par la suite retrouvé noyé dans une crevasse à proximité. Karmal Olsen n'eut que 29 ans.

Au début des années soixante, la liaison routière entre Tórshavn et Vestmanna fut achevée. Cela modifia les besoins de transport sur le détroit de Vestmannasund, et en 1965 « Ólavur » fut remplacé par un ferry plus grand, le « Bragd », capable d'emmener également des voitures. Plus tard arrivèrent des ferrys encore plus grands, et lorsque le long tunnel sous-marin entre Streymoy et Vágar fut achevée en 2002, le temps des ferrys était définitivement terminé.

Mais amarré en rade de Vestmanna se trouve toujours le fier petit bateau postal, le « Ólavur ». Bien entretenu et en plein état de marche malgré ses 90 ans cette année. Un souvenir digne d'une époque révolue et de rudes routes postales.

Anker Eli Petersen

Pression d'epreuve

Les bureaux de poste de campagne britanniques aux Îles Féroé

Après l'occupation du Danemark par les forces allemandes le 9 avril 1940, la Grande-Bretagne agit rapidement pour sécuriser les territoires danois dans l'Atlantique Nord en envoyant des forces en Islande et aux Îles Féroé. Le 10 avril, Winston Churchill interpella le parlement britannique sur la nécessité d'entreprendre cette action militaire, décrivant les Îles Féroé comme *« un point stratégique d'une grande importance »*. À cette époque, Churchill n'était pas encore le chef militaire de la Grande-Bretagne mais ministre de la marine (Premier lord de l'Amirauté), et donc en charge de la marine royale, la Royal Navy (RN). En plus d'empêcher l'ennemi d'accéder aux Îles Féroé, l'intention de la RN était d'utiliser les excellents ancrages profonds, comme par exemple dans le fjord de *Skálafjørður*, pour ses propres cuirassés (bien que cette intention ne fut jamais réalisée). Dans ces circonstances, rien de surprenant à ce que les premières forces britanniques sur les Îles Féroé furent une unité d'infanterie des « Royal Marines ». Une petite force avec moins de 200 Marines, peu armés, débarqua ainsi à Tórshavn le 13 avril 1940.

Fin mai, les Marines furent rapatriés en Grande-Bretagne et remplacés par une unité militaire plus importante : quelques 500 *« Lovat Scouts »*, un régiment de l'armée territoriale de la région écossaise des *Highlands*. Peu de temps après, d'autres unités de l'armée furent également déployées dans les îles, y compris un nombre important de sapeurs des « Royal Engineers » (RE) et du « Pioneer Corps » pour superviser et réaliser les tâches de construction nécessaires, ainsi que des soldats de la « Royal Artillery » (RA) pour installer et opérer des batteries de canons qui devaient protéger des emplacements clés contre des attaques par mer ou par air. (A partir de juin 1940, les Îles Féroé furent à la portée de la Luftwaffe allemande, opérant à partir de bases aériennes en Norvège).

L'entrée du fjord de *Skálafjørður*, prévue pour le mouillage en eau profonde de la Royal Navy, fut protégée par des batteries de canons côtiers à Fort Skansin, Strendur et Nes, dont les vestiges sont encore visibles de nos jours.

Pression d'epreuve

Le bloc comprend une photo de la maison qui fit office de bureau de poste militaire à Miðvágur et un dessin au crayon du bureau de poste militaire de Tórshavn, fait par l'artiste féroïen reconnu *Ingálvur av Reyni*. Les trois tampons FPO utilisés par l'armée britannique aux Îles Féroé pendant la Seconde Guerre mondiale sont également présentés sur ce bloc.

Sur la gauche on voit un défilé des Lovat Scouts. Ils servirent aux Îles Féroé comme unité d'infanterie du 25 mai 1940 jusqu'au 10 juin 1942. En-dessous, on aperçoit du personnel non-identifié de la Royal Air Force qui servit à la station radar RDF sur *Eiðiskollur,* l'une des cinq stations radar exploitées par la RAF aux Îles Féroé pendant la Seconde Guerre mondiale.

Un soldat non-identifié des Lovat Scouts est représenté à droite. Le sac sur sa poitrine contenait son masque à gaz. En-dessous figure la photo du Capitaine NMF Corbett de la Royal Navy, officier de marine aux Îles Féroé de novembre 1941 jusqu'en mars 1945. C'était l'officier britannique le plus gradé aux Îles Féroé.

Quelques semaines seulement après la création de la garnison britannique qui comprenait aussi un petit détachement de la Royal Navy d'environ 175 hommes, il y avait un nombre important de soldats basés aux Îles Féroé, et il devint nécessaire de leur assurer un service postal régulier et ponctuel.

Certaines fonctions des RE comprenaient des activités qu'on n'associerait pas immédiatement aux compétences du génie, et l'une d'elles était la responsabilité des services postaux de l'Armée. Les archives révèlent que le 3 mai 1940, le bureau de poste de campagne (FPO) numéro 219 fut attribué au bureau de poste de l'Armée (APO) numéro 400, instituée aux Îles Féroé. Il est possible que les Lovat Scouts aient apporté le tampon postal en mai, mais comme aucun usage connu n'a été observé avant la fin juin, il est plus probable qu'il n'y ait été reçu que quelques semaines plus tard.

À son apogée, la garnison britannique des Îles Féroé comptait quelques 7 000 hommes. L'augmentation la plus importante

Une troupe de Lovat Scouts dirigée par leurs groupes de cornemuse régimentaires traverse Tórshavn. Photo : Musée national du Danemark.

de ce nombre eut lieu suite à la décision d'entreprendre la construction d'un aérodrome et d'une base d'hydravions. Dès le début de l'occupation, les Britanniques avaient effectué des repérages pour trouver un bon emplacement. Finalement, l'île de Vágar fut choisie comme *« le site le moins difficile pour construire un aérodrome »*. Les travaux de construction commencèrent en 1942, et dans la période intermédiaire la Royal Air Force (RAF) utilisait des hydravions sur *Sørvágsvatn*. Au maximum, il n'y avait pas moins de 3 500 militaires sur cette seule île - dépassant de loin sa population civile. Sur ce total, quelques 1 200 provenaient d'unités de construction spécialisées des Royal Engineers et plus de 2 000 membres du Pioneer Corps. A partir d'août 1942 arrivèrent même des unités RA supplémentaires.

Par conséquent, un autre bureau de poste de campagne (FPO), le numéro 611, fut créé à Miðvágur, sur l'île de Vágar, officiellement le 21 mai 1942, bien que plusieurs semaines aient pu s'écouler depuis sa réelle entrée en fonction. Sa dernière utilisation connue remonte à mars 1944. Sachez que seule une des trois pistes initialement prévues fut achevée.

À ce moment-là, la bataille de l'Atlantique Nord était en grande partie gagnée, et l'amélioration des portées opérationnelles des avions à la disposition des Alliés signifiait également que davantage de patrouilles pouvaient être effectuées à partir d'aérodromes en Écosse ou en Islande. La RAF Vágar cessa ses opérations en octobre 1944, et le 15 décembre 1944, les Britanniques cédèrent l'aérodrome aux Îles Féroé (bien qu'à l'époque les Britanniques estimaient qu'« il était peu probable qu'il ne soit jamais suffisamment sûr pour des opérations civiles »). Heureusement, cette prédiction s'est révélée inexacte, même s'il a fallu un certain temps avant que ce ne soit prouvé. Quelques vols commerciaux furent effectués en 1946, mais ce service fut de courte durée et ce n'est que dans les années 1960 que des

FPO 611 sur une lettre censurée par la RAF et sur une lettre envoyée en Irlande

A gauche : Enveloppe marquée « On active Service » et tamponnée du tampon FPO 611, datée du 21 septembre 1943. La lettre a été censurée par « RAF Censor 163 », une censure rare.
A droite : Enveloppe marquée « O.A.S. » (On Active Service) et tamponnée du tampon FPO 611 (type 2), datée du 20 octobre 1942. Censurée par « P.C.90-3017 » et « 4381 ». Envoyée en Irlande et non courante. Ces enveloppes sont la propriété de M. Steen Jack Petersen.

vols commerciaux réguliers furent instaurés. Cependant, et avec le recul, on peut affirmer que la construction de l'aérodrome s'est révélée être l'héritage le plus durable et le plus utile de l'occupation britannique.

Le troisième et dernier FPO qui fut créé dans les Îles Féroé était le numéro 695. Il opéra à Tórshavn entre le 13 mars 1943 et le mois de septembre 1945, jusqu'à ce que la dernière garnison ne quitte les îles. (Un petit détachement de membres de la Royal Navy, puis de la RAF, continua pourtant à occuper la station LORAN qui avait été érigée près de Skúvanes sur l'île de Suðuroy jusqu'à la fin de 1946. Ce fut ensuite du personnel naval danois qui reprit la gestion de la station). Le FPO 695 remplaça clairement le FPO 219, sans que la raison de ce changement ne soit expliquée, et il y eut une période de plusieurs mois où l'utilisation des deux tampons se chevaucha.

De récentes recherches aux Îles Féroé ont non seulement révélé les anciens emplacements des FPO, mais ont aussi mené à la découverte de photographies quasi contemporaines des bâtiments qu'ils occupèrent. Celui de Tórshavn se trouvait au sous-sol du *45, Tinghúsvegur* (aujourd'hui renuméroté au numéro 49). C'était la maison de Hans Joensen (*Hansemann*) et de sa famille qui continua à vivre dans les étages supérieurs de leur maison. Le bâtiment occupé par le FPO à Miðvágur avait été construit dans les

Dans le jardin de Tinghúsvegur 45. Un soldat britannique avec Hansemann et ses filles. Photo : Anita Joensen.

Trois militaires qui travaillaient tous dans le bureau de l'adjudant de garnison à Tórshavn. Sgt. Kenneth Williamson au centre. À gauche, le Sgt. Evans et à droite le Cpl. Skarn. Williamson était dans le Royal Engineers, Evans et Skarn étaient tous deux dans le Royal Army Service Corps. Photo : Brian Hague.

années 1930, et son adresse actuelle est *11, Bótalsvegur*. La famille Hansen qui y habitait déménagea pour Leirvík après que la propriété fut réquisitionnée par l'armée britannique. Une photo de la maison a inspiré la conception du timbre-poste de 20 kr.

Qu'en est-il du personnel qui travailla dans les FPO? Étonnamment, nous avons pu identifier l'un de ceux qui utilisa le tampon FPO 219 sur du courrier militaire en partance de nos îles. Il était sous-officier des Royal Engineers, nommé sergent Kenneth Williamson, et dans une correspondance après la guerre avec un des premiers collectionneurs de philatélie et d'histoire postale des Îles Féroé, il confirme que cela faisait partie de ses fonctions depuis son arrivée aux Îles Féroé en septembre 1941 jusqu'à une partie de l'année suivante. Williamson appréciait beaucoup ce travail, et il appréciait également son affectation aux Îles Féroé où il explorait la nature et la culture pendant son temps libre. C'est aussi ici qu'il rencontra sa future épouse, devenant l'un des nombreux militaires britanniques à épouser des féroïennes. Le mariage entre Williamson et Esther Rein, la cadette de Niels et Hansina Rein de *Landavegur*, Tórshavn, eut lieu à l'église de Tórshavn le 14 mars 1944. À son retour en Grande-Bretagne après la guerre, Williamson écrivit le livre *« The Atlantic Islands: The Faeroe Life and Scene »*, publié par Collins en 1948, qui fut pendant de nombreuses années LE texte anglais sur notre pays.

Brian Hague

Pression d'epreuve

Sepac 2020 : Une œuvre d'art de notre collection nationale

Díðrikur à Skarvanesi (1802-65) : *Maanens duver* (Les pigeons de lune). Environ 1840. Gouache sur papier, 38 x 24 cm. Acquis en 1954. Listasavn Føroya (Musée d'art des Îles Féroé)

Comme un travail en émail coloré, les oiseaux se tiennent à la queue leu leu, de profil et légèrement décalés les uns derrière les autres, chacun posé sur un petit socle. Les surfaces jaunes, bleues, vertes et rouges ressortent par rapport aux couleurs brunes et noires : c'est le plumage des oiseaux. Bien que toutes ces couleurs fassent penser à un travail décoratif, nous n'avons aucun mal à reconnaître les pigeons. Et si un doute persistait, la peinture porte le titre « Les pigeons de lune » qui évoque le monde fantastique auquel appartiennent ces pigeons.

Cette fragile peinture sur papier fait partie d'une série de quatre qui a survécu comme par miracle. Peintes au début du 19e siècle, les œuvres étaient à l'origine sous verre et encadrées dans le salon d'une famille à Sandoy. Mais à cause de la forte chaleur du poêle, les cadres se sont détériorés, et la famille a ensuite rangé les peintures entre les pages d'une vieille Bible. Ici, elles ont été oubliées jusqu'à leur réapparition en 1954, lorsqu'elles ont été vendues à *Listafelag Føroya*. Par la suite, une cinquième et dernière œuvre s'est rajoutée à la collection du musée, donnée par une autre branche de cette famille.

C'est également la famille de Sandoy qui a pu nous dire qui était l'artiste : un ancêtre connu sous le nom de *Díðrikur á Skarvanesi*. En raison de l'âge et de la qualité artistique de ses peintures, nous le considérons comme le premier véritable artiste féroïen, environ cent ans avant l'avènement du concept d'«

Díðrikur à Skarvanesi (1802-65) : Maanens Duuer (Les pigeons de lune). Environ 1840. Gouache sur papier, 38 x 24 cm. Acquis en 1954. Listasavn Føroya (Musée d'art des Îles Féroé).

art féroïen », lancé par Samuel Joensen-Mikines et ceux qui lui ont succédé.

Díðrikur á Skarvanesi (1802-65) était à l'origine aide-agricole dans une ferme à Stóra Dímun, et il est mort dans la ville de *Skarvanes*, d'où son nom. Cependant, *Díðrikur í Kárastovu*, de son nom d'origine, n'était guère un paysan ordinaire, car en 1828 nous le retrouvons à Copenhague, où il reste au moins jusqu'au printemps 1829 avant de rentrer au pays. Au début on a pensé qu'il avait pu être étudiant à l'Académie des Beaux-Arts de Copenhague.

Ces cinq peintures sont les seules connues de la main de Díðrikur á Skarvanesis. Elles sont réalisées en gouache, c'est à dire des aquarelles avec une plus forte concentration en pigments et avec le rajout d'un colorant blanc, ce qui rend les couleurs plus couvrantes, mais aussi plus mates. La plupart des oiseaux dans les cinq gouaches de Díðrikur sont des oiseaux sauvages des Îles Féroé. Il les a probablement peintes aux Îles Féroé, car selon l'ornithologue Jens-Kjeld Jensen, on y voit un pied raven (*Corvus corax varius var. Leucophaeus*), une espèce maintenant éteinte qui ne vivait qu'aux Îles Féroé. La présence du fulmar boréal (*Fulmarus glacialis*) peut également aider à dater les gouaches, puisque cet oiseau ne commença à se reproduire aux Îles Féroé qu'en 1839.

Les oiseaux et leurs œufs étaient un complément nutritionnel important à l'époque de Díðrikur, et lui-même a certainement chassé des oiseaux et ramassé des œufs. Il avait donc littéralement ses motifs à portée de main. Sa disposition des oiseaux, en rangs, rappelle les planches de nombreux livres scientifiques publiés en Europe et en Amérique aux 18e et 19e siècles. Nous ne pouvons pas savoir où Díðrikur a consulté de tels

Diðrikur à Skarvanesi (1802-65) : 18 oiseaux. Gouache sur papier, 39 x 27 cm. Listasavn Føroya (Musée d'art des Îles Féroé).

ouvrages, mais entre 1835 et 1840, il a servi chez le pasteur du nord de Streymoy, et nous savons que justement ce pasteur s'intéressait beaucoup à la nature.

Le style des gouaches est pourtant bien différent des reproductions réalistes et détaillées typiques des dessins scientifiques d'oiseaux. Là où il y a des similitudes, c'est avec la peinture populaire scandinave. Le caractéristique cheval « *Dalarhäst* » de Suède pourrait ainsi être un parallèle pertinent. En tout cas, le style des gouaches est une preuve évidente que l'artiste n'a pas fréquenté l'Académie des Beaux-Arts de Copenhague qui prônait les idéaux de l'art classique. D'ailleurs, Díðrikur à Karastovu n'apparaît pas dans les registres des étudiants de l'Académie...

C'est quoi, alors ces « pigeons de lune » ? De nos jour, le terme « *mánadúgva* » (pigeon lune) fait plutôt référence au pigeon ramier (*Columba palumbus*), mais selon Jens-Kjeld Jensen, cette espèce était extrêmement rare aux Îles Féroé à l'époque de Díðrikur, car il n'y avait pas de forêts! Par conséquent, son pigeon est plutôt le pigeon biset (*Columba livia*), qui était commun à l'époque. Contrairement au pigeon ramier, celui-ci pond des œufs une fois par mois du printemps à l'été, c'est donc dans ce sens prosaïque qu'il faut comprendre le titre, comme des pigeons « lunaires ».

Il semblerait que Díðrikur á Skarvanesi ait lui-même été séduit par le caractère poétique du nom de ce pigeon. Car sur une autre de ses gouaches on trouve un pigeon biset au plumage bleuâtre beaucoup plus réaliste. Sur notre timbre il a dû céder la place à des créatures bien plus imaginatives et colorées : les pigeons de lune.

Nils Ohrt
MA en histoire de l'art

1) Le Ponton royal, Eystaravág vers 1903.

2) Le travail du poisson um ár 1900.

Pression d'epreuve

3) La visit royale à Tórshavn de 1907.

4) Vestaravág et Vágsbotnur, les années 1930.

LONDON 2020 : Cartes postales anciennes

Les cartes postales anciennes ont toujours fait l'objet d'un grand intérêt, en particulier les cartes postales avec photos. Souvent, elles racontent l'histoire mieux que des mots. Aux Îles Féroé, les cartes postales ont commencé à acquérir leur popularité avant le début du XXème siècle : le bureau de poste de Tórshavn s'est par exemple ouvert en 1870, et les photos les plus anciennes utilisées sur des cartes postales datent des années 1880, sinon avant. Même si le télégraphe et le téléphone ont été introduits dans le pays au début du XXème siècle, ces formes de communication étaient nettement plus onéreuses que l'envoi de cartes postales pour Noël. Les vœux d'anniversaire et les messages de condoléance étaient également souvent transmis par cartes postales. C'est pourquoi la quantité et la diversité des cartes postales est si importante.

1) ***Kongabrúgvin*, Eystaravág – vers 1903**

Lorsqu'un monarque danois, le roi Christian IX, visita pour la première fois les Îles Féroé en 1874, la zone qui reçut le nom de « *Kongabrúgvin* » (le Ponton royal) fut rénovée, et un escalier fut construit pour la cérémonie d'accueil. En plus des belles maisons en pierre de édifiée en 1901, on aperçoit le cap de *Skansin* « *Skansatangi* ». Aujourd'hui, l'entrepôt n'existe plus, mais une longue jetée-abri fut construite depuis Skansatangi dans les années 1922-29 en guise de protection contre les brisants. Avant cette extension du port, les ruptures de câbles d'ancrage et les naufrages étaient monnaie courante à Tórshavn – de même que des barques écrasées par les brisants et rejetées entre les maisons.

La carte postale représente une ancienne photo de Tórshavn. La vieille école communale de 1894 n'est pas encore construite. L'église de Tórshavn, qui fut édifiée « *hors de la ville* » en 1788, se présente sous son aspect d'après la réfection de 1865.

2) Le travail du poisson autour de l'an 1900

La suppression en 1856 du monopole commercial raviva l'envie d'entreprendre à travers tout le pays, entrainant une croissance de la population, la création de nouveaux villages et du travail rémunéré pour les habitants. La société agraire traditionnelle était révolue. Les premiers à pratiquer une pêche commerciale furent les frères *« á Trappuni »* avec leur sloupe « Fox » en 1872. Un pionnier de la pêche à plus grande échelle était cependant le danois A.W. Skibsted, épicier et

consul à Frederikshavn au Danemark. Ce fut l'entreprise Skibsted qui construisit le quai et l'entrepôt et qui était propriétaire de ce site de séchage appelé *« á Rundingi »* à Tórshavn, où l'on voit des femmes travaillant aux pièces à laver le poisson et le mettre à sécher. Dans le sud de l'Europe, ce produit-phare de l'exportation féroïenne était régulièrement appelé « le meilleur stockfisch du monde ».

La carte postale représente le site de séchage *« Niðri á Stað »*, propriété de S. P. Petersen, à Fuglafjørður vers 1909.

3) La visite royale de 1907

Ce fut un évènement d'une ampleur incomparable lorsqu'en juillet 1907, le roi du Danemark Frederik VIII, le prince Harald et plusieurs ministres danois et membres du Parlement rendirent visite aux Îles Féroé et aux 15 000 Féroïens. Christian Bærendsen (l'unique Féroïen à occuper un poste de préfet, de 1897 à 1911) présida la réception au Ponton royal. Tórshavn était rempli de personnes venant de tout le pays. Dans le convoi pour le voyage féroïen figuraient le vaisseau royal « Birma », l'« Atlanta » et le « Geysir ». A gauche de la chaloupe royale, on aperçoit le « Smiril » tout décoré de drapeaux.

La carte postale représente le Ponton royal rempli de gens à l'occasion du débarquement du roi et de sa suite en 1907.

4) Vestaravág & Vágsbotnur, les années 1930

Vestaravág acquit une grande importance en 1768, lorsque Niels Ryberg choisit Tórshavn comme port franc. Depuis *Vágsbotnur*, le fret des bateaux de contrebande était transporté en Grande-Bretagne, générant un bénéfice important et permettant de créer du travail pour les habitants de Tórshavn. La rangée de maisons bien-connue de *Bryggjubakki*, construite à la fin des années 1920, est aujourd'hui un lieu iconique de Tórshavn. Par le passé, ces bâtiments ont été le siège de différentes entreprises, mais de nos jours ils abritent des cafés et des restaurants.

Cartes maximum :

La carte appartient à Álvur Danielsen

Tinghúsvegur à Tórshavn, 1890.

La carte appartient à Brian Hague

Le site de séchage à Fuglafjørður vers 1909

La carte appartient à Álvur Danielsen

Réception au Ponton royal à 1907

La carte appartient à Álvur Danielsen

« Thorshavns Møbelmagasin » 1915

La carte postale représente le magasin de meubles « *Thorshavns Møbelmagasin* », propriété de Peter Poulsen, probablement en 1915. Peter, que l'on aperçoit dans la porte, était l'ébéniste à l'origine du tampon de la fameuse surcharge « pied de chaise » de 1919.

Émissions nouvelles, 16 et 27 avril et 2 mai 2020

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**La reine Margrethe 80 ans**
Date d'émission :	16.04.2020
Valeur :	50,00 DKK
Numéro :	FO 929
Format, timbre :	40,0 x 60,0 mm
Format, bloc-feuillet :	100 x 70 mm
Artiste :	Edward Fuglø
Technique d'impression :	Offset + dorure chaud
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Lettre recommandée (+ tarif postal)

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Europa 2020 : Anciennes routes postales**
Date d'émission :	27.04.2020
Valeur :	17,00 et 20,00 DKK
Numéro :	FO 930-931
Format, timbre :	56 x 27 mm
Artiste :	Anker Eli Petersen
Technique d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Grandes lettres aux Iles Féroé, 0-100 g et petites lettres aux autres pays, 0-50 g + carnet autocollant - 6 timbres

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Bureaux postaux militaires aux Îles Féroé**
Date d'émission :	27.04.2020
Valeur :	20,00 et 35,00 DKK
Numéro :	FO 932-933
Format, timbre :	30 x 40 mm
Format, bloc-feuillet :	100 x 70 mm
Artiste :	Kári við Rættará
Technique d'impression :	Offset
Imprimerie :	Cartor Security Printing, France
Usage postal :	Petite lettres aux autres pays, 0-50 g et maxi-lettres aux Iles Féroé, 0-500 g.

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Sepac 2020 : Une œuvre d'art**
Date d'émission :	27.04.2019
Valeur :	20,00 DKK
Numéro :	FO 934
Format, timbre :	40 x 30 mm
Artiste:	Díðrikur á Skarvanesi
Technique d'impression :	Offset
Imprimerie :	Phil@poste, France
Usage postal :	Petites lettres pour autres pays, 0-50 g.

Pression d'epreuve

Émission nouvelle :	**Vignettes d'affranchissement : LONDON 2020**
Date d'émission :	02.05.2020
Valeur :	4 x 12,00 DKK
Format, timbre :	55,0 x 22,5 mm
Photos :	Cartes postales anciennes - appartenant à Álvur Danielsen et Brian Hague
Technique d'impression :	Flexoprint
Imprimerie :	Limo Labels, Danemark
Usage postal :	Petites lettres aux Iles Féroé, 0-50 g.

Disposition : Posta Stamps. Photo de couverture : Vestaravág. Carte postale, env. 1899, appartenant à Álvur Danielsen. 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

Sepac 2020 : Affiche et carte postale

Dans le cadre de l'émission du timbre Sepac 2020, nous publions également une affiche et une carte postale. L'affiche est imprimée sur du papier de qualité et mesure 420 x 297 mm (A3). Il a le motif du timbre : « *Maanens Duuer* ». Édition limitée car seulement 100 affiches ont été imprimées.

Prix : 95,00 DKK

MAANENS DUUER, 1840 | DÍÐRIKUR Á SKARVANESI

Owned by Listasafn Føroya. Publisher: Posta Faroe Islands, 2020. www.stamps.fo

La carte postale mesure 170 x 120 mm et illustre une autre œuvre d'art de Díðrikur á Skarvanesi de la même périodе, « *Hani og høna* » (Coq et poule).

Prix, carte postale : 7,00 DKK
Prix, carte maximum : 27,00 DKK

HANI OG HØNA, 1830 | DÍÐRIKUR Á SKARVANESI

Posta Stamps participe aux expositions suivantes :

Participation avec oblitération spéciale :
LONDON 2020, 2-9 mai 2020, Londres, Angleterre

Participation sans oblitération spéciale :
Essen 2020, 14-16 mai 2020, Essen, Allemagne

Posta
FAROE ISLANDS

Bulletin de commande - Posta Stamps no. 43

No.	Article		Prix DKK	Prix Euro	Qte.	Total
Émission 16.04.2020 - La reine Margrethe 80 ans - FO 929 (bloc-feuillet avec 1 timbre)						
PPS010420	La reine Margrethe - 80, bloc neuf	*	50,00	7,00		
FFT010420	La reine Margrethe - 80, bloc obl.	⊙	50,00	7,00		
DDT010420	La reine Margrethe - 80, bloc obl. jour	⊙	50,00	7,00		
FFU010420	Enveloppe premier jour /bloc	⊙	55,00	7,70		
WPBDROTNG	La reine Margrethe, impression en noir	*	150,00	21,00		
Émission 27.04.2020 - Europa 2020 : Anciennes routes postales - FO 930-931 (2 timbres)						
PPA010420	Europa 2020, série neuf	*	37,00	5,20		
FFG010420	Europa 2020, série obl.	⊙	37,00	5,20		
DDG010420	Europa 2020, série obl. jour	⊙	37,00	5,20		
PPN010420	Europa 2020, carnet neuf	*	111,00	15,50		
FFO010420	Europa 2020, carnet obl.	⊙	111,00	15,50		
DDO010420	Europa 2020, carnet obl. jour	⊙	111,00	15,50		
FFK010420	Enveloppe premier jour /série	⊙	42,00	5,90		
FFL010420	Enveloppe premier jour /timbres sing	⊙	44,00	6,15		
FFM010420	Enveloppe premier jour /bloc de 4	⊙	155,00	21,70		
FFP010420	Enveloppe premier jour avec carnet	⊙	116,00	16,25		
PPB010420	Série de blocs de 4 marginaux, sup.	*	148,00	20,70		
PPC010420	Série de blocs de 4 marginaux, inf.	*	148,00	20,70		
PPD000930	Europa 2020, feuille 17KR (10)	*	170,00	24,00		
PPD000931	Europa 2020, feuille 20KR (10)	*	200,00	28,00		
Émission 27.04.2020 - FPO's 2e Guerre mondiale - FO 932-933 (bloc-feuillet+2 timbres)						
PPS020420	FPO's 2e Guerre mondiale, bloc neuf	*	20,00	2,80		
FFT020420	FPO's 2e Guerre mondiale, bloc obl.	⊙	20,00	2,80		
DDT020420	FPO's 2e Guerre, bloc obl. jour	⊙	20,00	2,80		
FFU020420	Enveloppe premier jour /bloc	⊙	25,00	3,50		
PPA020420	FPO's 2e Guerre mondiale, série neuf	*	55,00	7,70		
FFG020420	FPO's 2e Guerre mondiale, série obl.	⊙	55,00	7,70		
DDG020420	FPO's 2e Guerre, série obl. jour	⊙	55,00	7,70		
FFK020420	Enveloppe premier jour /série	⊙	60,00	8,40		
FFL020420	Enveloppe premier jour /timbres sing	⊙	62,00	8,70		
FFM020420	Enveloppe premier jour /bloc de 4	⊙	227,00	31,80		
PPB020420	Série de blocs de 4 marginaux, sup.	*	220,00	30,80		
PPC020420	Série de blocs de 4 marginaux, inf.	*	220,00	30,80		

* = neuf ⊙ = oblitéré

No.	Article		Prix DKK	Prix Euro	Qte.	Total
PPD000932	FPO's 2e Guerre, feuille 20KR (20)	*	400,00	56,00		
PPD000933	FPO's 2e Guerre, feuille 35KR (20)	*	700,00	98,00		
Émission 27.04.2020 - Sepac 2020 : Une œuvre d'art - FO 934 (1 timbre)						
PPA000934	Sepac 2020, série neuf	*	20,00	2,80		
FFG000934	Sepac 2020, série obl.	⊙	20,00	2,80		
DDG000934	Sepac 2020, série obl. jour	⊙	20,00	2,80		
FFK000934	Enveloppe premier jour /série	⊙	25,00	3,50		
FFL000934	Enveloppe premier jour /timbres sing	⊙	25,00	3,50		
FFM000934	Enveloppe premier jour /bloc de 4	⊙	85,00	11,90		
PPJ000934	Carte postale (1)	*	7,00	1,00		
FFJ000934	Carte maximum (1)	⊙	27,00	3,80		
PPB000934	Série de blocs de 4 marginaux, sup.	*	80,00	11,20		
PPC000934	Série de blocs de 4 marginaux, inf.	*	80,00	11,20		
PPD000934	Sepac 2020, feuille (20)	*	400,00	56,00		
Émission 02.05.2020 Vignettes d'affranchissement, LONDON 2020 (4)						
PMALONDON	LONDON 2020, série neuf	*	48,00	6,70		
PMALONDCO	LONDON 2020, Collector's Strip*	⊙	75,00	10,50		
FMKLONDON	Enveloppe premier jour /série	⊙	53,00	7,40		
PPJLONDON	Cartes postales (4)	*	28,00	3,90		
FFJLONDON	Cartes maximum (4)	⊙	76,00	10,65		
WLONDON20	Obl. speciale LONDON 2020	⊙	22,00	3,10		
Divers						
WDUERPLAK	Sepac 2020, affiche		95,00	13,30		
LUS002019	Pages pour Album Luxe 2019		120,00	16,80		
JOS002019	Pages pour Noël 2019		30,00	16,80		
LUA002019	Album Luxe III avec pages 2015-19		600,00	84,00		
	Administratifs :		**25,00**	**3,50**	**1**	**25,00**
				Prix au total		

* Les valeurs des vignettes LONDON 2020 Collector's Strip sont 12, 17, 20 et 26 DKK.

Veuillez bien remplir le coupon au dos →

Oui, svp! Je souhaite m'abonner aux produits suivants :

Quant.			Produit
	PPA	*	série/s de timbres neufs
	PPS	*	série/s de bloc miniature neufs
	PPN	*	carnets de timbres
	PPY	*	jeu annuel
	PPZ	*	livre annuel
	FFK	⊙	enveloppe/s premier jour avec série de timbres
	FFU	⊙	enveloppe/s premier jour avec de bloc miniature
	PMA	*	série/s de timbres de distributeur neufs
	FMK	⊙	enveloppe/s premier jour avec série de vignettes d'affranchissement
	JOJ	*	Cartes de Noël

Modes de paiement

☐ À notre compte CCP à Paris no. 243.69 U 020
IBAN : FR23 2004 1000 0100 2436 9U02 025, SWIFT- BIC: PSSTFRPPAR

☐ À notre compte CCP à Copenhague :
IBAN : DK02 3000 0006 2598 47, SWIFT-BIC : DABADKKK.
Danske Bank, Frederiksberggade 1, DK-1459 Copenhague K, Danemark

☐ Dans l'avenir je souhaite que tous les commandes et envois d'abonnement soient payés automatiquement de mon carte crédit ci-dessous :

Je paye avec carte de crédit :

No. de carte : ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ Expiration : ☐☐☐☐

Montant : _____ Signature : _____

Veuillez bien noter que les banques féroïennes n'acceptent plus des chèques bancaires. Par conséquent, nous ne pouvons plus accepter les chèques comme moyen de paiement de nos clients.

- TVA : Veuillez bien noter que toutes les commandes pour la France sont majorées de 5,5 % de TVA
- Veuillez bien toujours indiquer votre numéro de client chez Posta Stamps

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Iles Féroé

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

Nom : _____
Adresse : _____
Code postal/Ville : _____
Pays : _____
Email: _____
No. de client : ☐☐☐☐☐☐☐

PS2020