Posta Stamps

Îles Féroé No. **53**

Octobre 2022

Posta
FAROE ISLANDS

60 ans à Sornfelli

Un paysage : Skálhøvdi

l'Art de Vegg-hamar

Vignettes d'affranchissement

Des quartiers de Suðuroy

Sur la côte est de Suðuroy s'étend du sud-est au nord-ouest sur 7 kilomètres le fjord de *Trongisvágsfjørður*. Sur les rives du fjord se trouvaient autrefois les hameaux distincts de *Froðba*, *Tvøroyri*, *Trongisvágur*, *Øravíkslíð* et *Øravík*, mais de nos jours ils ont plus ou moins fusionné pour former la plus grande ville de Suðuroy, la commune de Tvøroyri.

Froðba

Sur les rives de l'embouchure nord-est du fjord se trouve l'ancien village de Froðba, dont les origines remontent au Moyen-Âge. Selon une légende locale, Froðba serait le plus ancien village des îles Féroé. Le nom se rapporterait au roi légendaire danois Frode, qui aurait fondé ici une colonie. Cette histoire du roi Frode est toutefois à prendre avec un grain de sel. Le nom fait plus probablement référence aux premiers habitants du lieux et signifierait quelque chose comme « *le village de Frode* » ou « *la terre de Frode* ».

Froðba est situé dans un site magnifique sur les terres basses un peu en-dessous du cap de *Froðbiarnípa*. Le long de la plage on peut voir de très anciennes colonnes de basalte qui témoignent de la forte activité volcanique il y a environ 50 millions d'années, lors de la création des Îles Féroé.

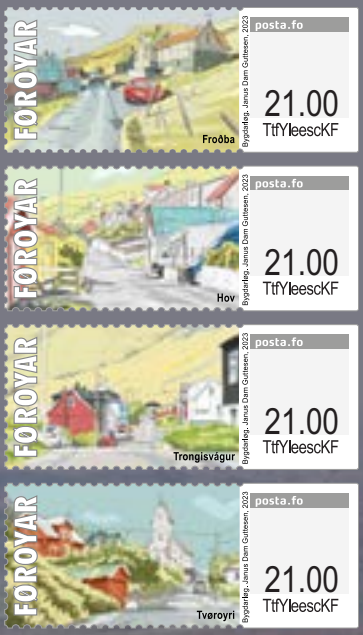
L'illustration de la vignette d'affranchissement représente l'un des vieux quartiers de Froðba appelé « *uppi á Hamri* » où vivait en son temps notamment le célèbre poète féroïen, Poul F. Joensen.

Tvøroyri

Un peu paradoxalement, Tvøroyri, situé également sur la rive nord du fjord entre Froðba et Trongisvágur, est le site le plus jeune. Dans le temps, cette zone faisait partie du champ éloigné de Froðba, mais lorsqu'en 1836 le monopole royal de commerce établit une filiale sur l'isthme de Tvøroyri, un village commença

ticuliers reprirent l'entreprise commerciale qui s'agrandit par la suite d'une activité d'armateur et d'une dynamique industrie de pêche. Au début du siècle dernier, Tvøroyri était devenu l'un des plus grands villages des Îles Féroé, avec la plus grosse industrie liée à la pêche.

Le motif de la vignette d'affranchissement est la route qui gravit la colline pour se rendre à l'église, appelée « *Kirkjubrekka* ». L'église paroissiale était initialement située à Froðba, mais lorsque le nouveau site de Tvøroyri commença à se développer, il fut décidé d'y déplacer l'ancienne église en 1856. Entre 1880 et le début du siècle dernier, le nombre d'habitants dans la paroisse doubla, et la résolution fut donc prise de construire une nouvelle église plus grande. L'architecte danois Viggo Bertram dessina l'église, en insistant sur le fait qu'elle devait pouvoir résister aux rudes conditions climatiques des Îles Féroé avec



Froðba
Photo: alamy.com

ses violentes tempêtes et ses précipitations importantes. Cela donna un aspect particulier à l'architecture de l'église, avec de grosses poutres de colombage boulonnées dans des fondations en pierres de basalte, elles-mêmes boulonnées au roc. On peut dire que l'église de Tvøroyri est littéralement construite selon la fameuse parabole de Matthieu qui parle de « bâtir sa maison sur le roc ». L'église fut préfabriquée en Norvège, et en 1905 débuta le chantier de son érection. Trois ans plus tard, en 1908, la magnifique nouvelle église était prête à être inaugurée.

Trongisvágur

Tout au fond du fjord se trouve Trongisvágur qui, à l'instar de Froðba, est un ancien village qui a fusionné avec Tvøroyri. Anciennement, Trongisvágur était constitué de plusieurs quartiers le long du fleuve « *Stórá* » qui traverse le village et méandre jusqu'au fjord. Le motif de la vignette d'affranchissement est l'un de ces quartiers, *« í Húsgarði »*.

Au cours des 40 dernières années, Trongisvágur a connu de grands changements. Un gymnase puis un terrain de foot ont vu le jour au bord du Stórá, et on y trouve une maternelle, une école et un terrain de camping en plus des développements courants de l'agglomération et de son infrastructure.

Le cadre naturel comprend entre autres une ancienne pinède avec des chemins de promenade, et derrière le village, le long de la côte ouest, se trouvent des formations géologiques spectaculaires composées des plus anciennes strates de basalte volcanique qu'on ne voit que sur Suðuroy et sur les îles les plus occidentales de Mykines et Vágar. Au sud-ouest du village, le site de *Rangabotnur* et ses gisements de charbon témoignent d'une forte activité volcanique il y a environ 50 millions d'années. Une extraction de charbon s'y déroulait il y a à peine un siècle, et on aperçoit encore les restes de la structure en bois du téléférique par lequel le charbon était descendu depuis les mines pour être acheminé plus loin.

Hov

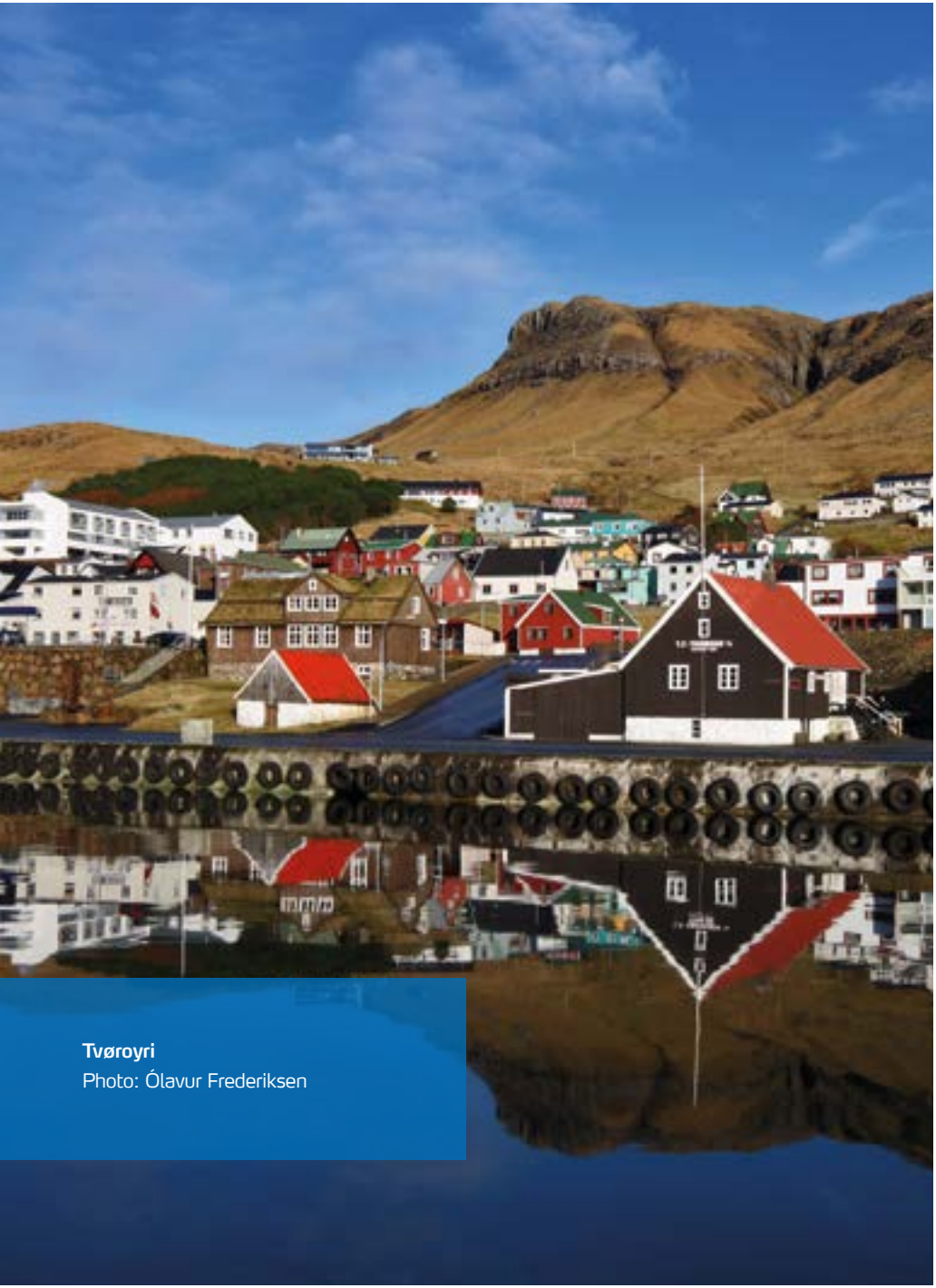
Sur la quatrième et dernière vignette d'affranchissement, nous avons quitté Trongisvágsfjørður pour aller un peu plus loin vers le sud, vers le village de « *Hov* ». Hov est également un village très ancien dont les racines remontent à l'époque viking. Le village est souvent mentionné dans la saga « *Færingesaga* » comme le foyer de *Havgrímur Illi*, le chef de la partie méridionale des Îles Féroé.

« *Hov* » signifie « temple » ou « maison des sacrifices » où, à l'époque viking on adorait les dieux nordique et leur faisaient des sacrifices.

Sur le flanc de la montagne au-dessus de Hov, le long de l'ancienne route vers le nord, trônent d'imposantes colonnes de basalte formées par l'activité volcanique à l'origine de la formation des Îles Féroé. A l'ouest du village se trouve la grande chute d'eau *Foldaráfossur* sur la rivière *Hová*. Dans le fjord au niveau de Hov émerge une petite île « *Hovshólmur* », et depuis les années 80, le fjord accueille des élevages de saumon. A côté de la zone portuaire, l'ancien bâtiment de commerce comporte un petit musée, une galerie d'art et un café.

Sur la vignette d'affranchissement on aperçoit tout juste le clocher de l'église en arrière-plan. L'église se trouvait à l'origine à Vágur mais fut déplacée à Hov en 1942 après que Vágur se fut dotée d'une plus grande église en 1939.

Anker Eli Petersen



Tvøroyri
Photo: Ólavur Frederiksen

Les Îles Féroé durant la guerre froide

60 ans à Sornfelli

Sornfelli - FO 993
Photo: Jákup Brúsá

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Îles Féroé furent occupées par la Grande-Bretagne. Les Britanniques construisent un aéroport militaire à Sørvágur sur l'île de Vágar ainsi que plusieurs stations radar tout autour de nos îles pour surveiller la mer et l'espace aérien proches.

Le 60ème anniversaire de la mise en service de la base radar de Sornfelli

Les stations radar des îles Féroé jouèrent un rôle important pour les convois d'approvisionnement de l'Arctique qui transportaient notamment du matériel de guerre américain vers les ports soviétiques des villes portuaires de Mourmansk et d'Arkhangelsk.

Les Britanniques placèrent également une station dite *Loran* (Long Range Navigation = Navigation longue portée) à Vágur sur l'île de Suðuroy afin de disposer d'une navigation plus précise en mer et dans les airs.

Après la guerre, le Danemark retrouva sa souveraineté sur les Îles Féroé et le Groenland (l'Islande s'était séparée du royaume danois en 1944). Les États-Unis proposèrent de manière intéressée de reprendre la gestion de la station LORAN aux Îles Féroé, mais le Danemark refusa suite à de mauvaises expériences avec des accords qui lui étaient défavorables, concernant la présence militaire américaine au Groenland. Et c'est ainsi que le Danemark décida en toute urgence d'assurer lui-même la gestion de la station en 1946, bien que ne disposant pas de personnel qualifié.

Le référendum de 1946 et la loi de 1948 sur le gouvernement territorial des Îles Féroé

Le Danemark reconnut que la séparation durant la guerre avait modifié les relations entre le Danemark et les Îles Féroé. Pendant les cinq années de l'occupation britannique, le souhait d'une plus grande indépendance vis-à-vis du Danemark avait crû, et juste

après la guerre des négociations furent entamées sur le futur statut de notre archipel au sein du royaume danois et sur nos pouvoirs politiques. Mais les négociations s'éternisèrent sans parvenir à un accord. Même parmi les Féroïens il y avait des désaccords. Le Danemark formula donc une proposition d'autonomie qui fut soumise au *Løgting* (le parlement féroïen).

Mais un accord ne fut toujours pas trouvé. Le parlement féroïen organisa donc un référendum en 1946 pour savoir si les Féroïens souhaitaient une autonomie élargie ou un détachement total du Danemark. Le vote donna une légère majorité en faveur de la sécession, mais il fut rapidement annulé par le gouvernement danois. A la place, la loi sur le gouvernement territorial fut introduite en 1948 et accorda des pouvoirs élargis aux parlement et gouvernement féroïens.

Lorsque le Danemark rejoignit l'alliance de défense de l'OTAN en 1949, les Îles Féroé et le Groenland devinrent automatiquement membres. Cela provoqua un certain mécontentement aux Îles Féroé. Mais en réponse à une question du député féroïen Poul Niclassen sur la violation de l'obligation de renvoi préjudiciel du gouvernement danois vis-à-vis du *Løgting* pour les accords intergouvernementaux concernant les Îles Féroé, le Premier ministre danois, Hans Hedtoft, répondit qu'il s'agissait là d'un traité politique qui ne relevait pas de l'obligation de renvoi préjudiciel, comme précisé dans la loi sur l'autonomie.

Le Danemark ne disposait pourtant pas des ressources militaires nécessaires pour défendre efficacement ses territoires dans l'Atlantique Nord, et c'est ainsi que la défense des Îles Féroé et du Groenland fut placée sous la responsabilité du SACLANT, le commandement atlantique de l'OTAN aux États-Unis. Cela veut dire qu'en cas de guerre, c'étaient les forces britanniques qui défendraient les Îles Féroé.

Le commandement des Îles Féroé

En 1951, la marine danoise créa le District naval des Îles Féroé, appelé par la suite Commandement des Îles Féroé, afin d'assurer le respect de sa souverai-

Sornfelli - FO 992
Photo: Jákup Brúsá

neté, l'inspection de la pêche et les missions de sauvetage.

Ces tâches furent initialement exécutées avec des navires existants, mais en 1963 la marine reçut une nouvelle génération de navires d'inspection de la classe White Bear, construits spécialement pour les conditions difficiles dans l'Atlantique Nord, et équipés d'hélicoptères Alouette. En même temps, une nouvelle station navale fut construite à Hoyvíkstjørn, dans la banlieue de Tórshavn, et mise en service en 1965.

Au début, l'OTAN porta peu d'intérêt aux Îles Féroé. Les avions de l'OTAN disposaient de l'aéroport de Vágar en cas d'atterrissages d'urgence et du grand fjord de Skálafjørður comme port de mouillage pour les navires et les sous-marins de l'OTAN en cas de guerre.

Loran C et les missiles Polaris

Au cours des années 1950 et avec les avancées technologiques de la guerre froide, l'importance stratégique et tactique des Îles Féroé changea à cause de son emplacement au milieu de l'Atlantique Nord, entre les deux principaux acteurs de la guerre froide : les États-Unis et l'Union soviétique. Le jeu de pouvoir des superpuissances se déroula à plusieurs niveaux : sur terre, en mer et dans les airs. L'augmentation du trafic militaire exigeait une coordination et des repères de position précis, et c'est ainsi qu'à la fin des années 1950, les garde-côtes américains déployèrent 30 radiobalises Loran C. L'une d'elles, située à l'extrémité nord de l'île d'Eysturoy, était la station Loran C d'Eiði, entrée en service en 1960. Elle fut installée avec l'autorisation du gouvernement danois, payée par les garde-côtes américains et exploitée par le service des phares danois.

La station Loran C à Eiði était, avec son mât d'émission de 190 m de haut, une station dite maîtresse, soutenue par des stations dites esclaves tout autour de l'Atlantique Nord. Elle permettait d'améliorer considérablement la navigation et la détermination de positions des unités navales de l'OTAN, comme par exemple les porte-avions, les sous-marins et les avions militaires. Ce système était particulièrement important pour la première génération de missiles nucléaires Polaris lancés par sous-marin et dont la portée limitée signifiait que les sous-marins devaient opérer en mer de Norvège pour que les missiles puissent atteindre leurs cibles en Union soviétique.

L'importance militaire des Loran C fut cependant rapidement dépassée par les avancées techniques. Les systèmes de navigation améliorés, la navigation par satellite, y compris le prédécesseur militaire de nos GPS actuels, furent rapidement encore plus précis. De plus, les nouvelles générations de missiles Polaris virent leur portée doublée, ce qui permettait aux sous-marins Polaris d'opérer à des distances plus importantes que la mer de Norvège.

La station radar de Sornfelli

En 1963, les Féroïens purent constater que la montagne Sornfelli qui domine le fond du fjord de Kaldbak au nord de Tórshavn avait été coiffée de deux étranges dômes blancs. Après trois ans de construction, la station radar de Sornfelli, officiellement baptisée « *NATO Early Warning Station Site 09* », était enfin achevée.

Dans le premier dôme se trouvait un grand radar horizontal, et dans le deuxième un radar vertical de la même taille. À 80 m de la montagne avait été foré un bunker opérationnel, avec un puits menant aux deux radars qui envoyaient conjointement aux opérateurs radar une image tridimensionnelle des eaux et de l'espace aérien de l'Atlantique Nord.

La station radar de Sornfelli
Photo: Jákup Brúsá

Plus bas, sur le flanc de la montagne, dans la vallée de *Mjørkadalur* (la vallée des brouillards) et au-dessus de *Kaldbaksbotnur*, un bâtiment administratif et d'hébergement fut achevé en 1964. Il s'appelait Base aérienne Thorshavn et était rattaché à l'armée de l'air danoise qui exploitait les installations de la base de Sornfelli. L'accord avec l'OTAN prévoyait que le personnel, les opérateurs radar, les techniciens et le personnel de service soient danois, bien que la station radar soit un projet de l'OTAN. Pour des raisons impénétrables, le gouvernement danois pensait peut-être que cela rendrait la présence de la base radar plus digeste pour la population locale.

Early Warning (alerte précoce) – mais pour qui ?

D'après la littérature disponible au sujet de la station radar de Sornfelli, il semblerait qu'elle fut une extension de la chaîne américano-canadienne DEW (Distant Early Warning) qui devait alerter les États-Unis en cas d'attaques de bombardiers soviétiques. Toutefois, dans un article paru dans « *Internasjonal Politik - Skandinavisk tidsskrift for internasjonale studier* », de septembre 2020, l'analyste militaire Esben Salling Larsen de l'Académie de la Défense danoise souligne que ce n'était pas forcément le cas.

Salling démontre que selon les sources américaines au sujet de la ligne DEW, Sornfelli n'est pas mentionnée comme en faisant partie. De 1961 à 65, le réseau DEW fut étendu avec une présence permanente de quatre navires de guerre équipés de radars et de quatre avions de surveillance radar dans la ligne GIUK qui allait du Groenland à l'Écosse en passant par l'Islande. Sornfelli ne faisait visiblement pas partie de cette extension.

M. Salling démontre ensuite que selon les sources de l'OTAN, la station radar avait été construite dans le cadre du « *Air Defence Ground Environment* » (NADGE) de l'OTAN, une chaîne de radars de surveillance de l'espace aérien et de stations de contrôle installée le long de la frontière extérieure de l'OTAN avec l'Union soviétique depuis la Norvège jusqu'à la Turquie. Dans cette extension du réseau d'alerte de l'OTAN, la station de Sornfelli fut l'une des premières construite.

En même temps, l'espace aérien des Îles Féroé fut été repris par le commandement suprême des forces alliées en Europe (SACEUR) de l'OTAN, tandis que le commandement suprême des forces alliées de l'Atlantique (SACLANT) maintint sa responsabilité maritime autour des Îles Féroé.

La station radar de Sornfelli faisait donc partie de la défense navale et aérienne de l'Europe qui devait soutenir la lutte anti-sous-marins, ainsi que la lutte contre les navires de surface et les forces aériennes soviétiques protégeant les sous-marins. Elle devait également surveiller les éventuels missiles de croisière et les missiles navals à basse altitude qui menaceraient les navires et les avions de l'OTAN. Après avoir été dotée d'un nouveau radar tridimensionnel dans les années 1980 et de la capacité à recevoir et à relayer les images des avions radar de l'OTAN, la station pouvait maintenant détecter les missiles passant sous la hauteur du radar. Ce faisant, la station est devenue un élément essentiel de la guerre électronique et elle pouvait, en tant qu'élément de la chaîne NADGE, soutenir des opérations tactiques de haute priorité selon les dires de Salling.

Dans les années 1990 la guerre froide semblait toucher à sa fin et la station radar de Sornfelli fut désaffectée en 2007.

Cependant, il y a des projets pour la rouvrir - mais ça, c'est une autre histoire.

Anker Eli Petersen

Welcome to the 2022 SEPAC Promotion

This year SEPAC (Small European Postal Administration Cooperations) and WOPA+ are teaming up to offer you the chance to get your hands on a selection of fantastic stamps from twelve postal administrations for FREE!

To claim your gifts all you have to do is visit the website www.wopa-plus.com/sepac and follow a few simple and easy steps. Once completed, you will be sent a FREE package including stamps from the following countries:

Åland
Faroe Islands
Gibraltar
Greenland
Guernsey
Isle of Man
Jersey
Liechtenstein
Luxembourg
Malta
Monaco
Vatican City

For further information on the promotion and to claim your gifts, please visit the WOPA+ website

www.wopa-plus.com/sepac

Important note: Promotion running for a limited time, claim your gifts today to avoid disappointment!
Gifts shown are representative and subject to change depending on availability

Un paysage
Skálhøvdi

Skálhøvdi

Vue depuis Skálhøvdi
Photos : Pól Sundskarð

Environ au milieu de la côte est de l'île de Sandoy se dresse, face à l'effervescence de l'Océan Atlantique, l'un des repères naturels les plus reconnaissables des Îles Féroé.

Il s'agit du promontoire de *Skálhøvdi* qui sépare deux villages, Skálavík au nord et Húsavík au sud. Topographiquement parlant, un « *høvdi* » désigne une langue de terre dont le point culminant se trouve à l'extrémité côté mer. L'usure du temps, l'érosion et une succession de glissements de terrain ont progressivement rongé la partie la plus extrême en creusant tout au bout une petite baie, appelée « *barmur* » aux falaises verticales, créant ainsi cet aspect si caractéristique du promontoire de Skálhøvdi.

Dans son livre « *Søgur og søgubrot* », Jóannes Dalsgaard raconte que Skálhøvdi était le dernier endroit de Sandoy où l'on trouvait encore l'ancienne race ovine des Îles Féroé, avant qu'elle ne disparaisse. Par le passé, les brebis de Skálhøvdi portaient encore de petites cornes dressées. Selon le vieux berger Pætur í Búð, c'était parce qu'elles descendaient en partie de l'ancienne race. La légende voudrait aussi qu'à une époque très reculée, les « grands oiseaux », c'est-à-dire les guillemots et les pingouins nichaient sur la falaise de Skálhøvdi. Mais suite à un gros glissement de terrain, toute la falaise aux oiseaux s'est effondrée sur *Torvunøsbarmur*, et les oiseaux ont dès lors disparu du rocher.

D'après ce qu'il se dit, le village de Skálavík avait à l'origine une plage de sable comme celle du village de Húsavík de l'autre côté de Skálhøvdi. Après un ouragan, possiblement le tristement célèbre ouragan de la Chandeleur 1602, le sable a disparu, remplacé par une plage du type appelé « *møl* », ce qui signifie une plage de galets. Certains associent ce phénomène au glissement de terrain susmentionné à Skálhøvdi, mais cela est peu plausible.

Sans doute les galets étaient-ils là depuis toujours, juste enfouis sous le sable. Il faudrait sûrement plus de temps et d'autres conditions pour former les beaux galets qui constituent maintenant la plage de Skálavík et de Skálhøvdi. Ils ont probablement été déposés au cours de l'ère glaciaire, lorsqu'ont été formés à la fois Skálhøvdi et les vallées où se situent Skálavík et Húsavík.

Alors même que les « *grands oiseaux* » ont disparu du promontoire de Skálhøvdi, les hommes de Skálavík pouvaient continuer à chasser un oiseau plus petit, le macareux moine, au sud du « *Borðtangi* ». Un trou s'était formé à travers la langue de terre, permettant de passer sous celle-ci à marée basse depuis la plage sans se mouiller les pieds, pour atteindre un endroit sur la côte sud où l'on pouvait attraper les macareux à l'aide d'un « *fleygingarstong* » - une sorte de perche en forme de raquette avec un filet au bout.

Skálhøvdi est l'emblème du village de Skálavík. Foto: Ólavur Frederiksen

Dans l'océan, juste au large du promontoire, se trouve également un écueil, populairement appelé « *Flidnasker* », parce qu'il était recouvert de patelles (*patella vulgata*) ou « *fliða* » en féroïen. On y cherchait régulièrement des patelles qu'on utilisait comme appât pour la pêche côtière.

Skálhøvdi est l'emblème du village de Skálavík. C'est un morceau de nature et de géologie impressionnant dont les dimensions s'apprécient le mieux en bateau. Ça vaut tout à fait une visite si on a la chance de se trouver dans les parages.

Anker Eli Petersen

Le maître de la palette de couleurs

Arnold Vegghamar

Skýming, 1993

Bygd, 2007

La montagne et l'herbe frémissent bleues et vertes, illuminées par les rayons jaunes et rouges du soleil couchant.

C'est un magnifique vécu personnel au sein de la nature que nous transmet avec toute la force et la splendeur dramatique de ses couleurs le tableau *Skýming* (Crépuscule) de 1993. Le maître peintre Arnold Vegghamar est facilement identifiable par ses choix uniques de motifs et de styles. Son expression reconnaissable est le mariage entre une classique peinture de paysage féroïen et une perspective très particulière : il peint souvent son sujet de très près et utilise des couleurs ardentes.

Le peintre Arnold Vegghamar est né à Viðareiði en 1937. Peintre autodidacte, il commence son travail artistique dans les années 1950 et participe à *Ólavsøkuframsýningin* (exposition nationale annuelle à l'occasion de la fête nationale) en 1957. Il devient étudiant à l'éphémère école des beaux-arts ouverte à l'hiver 1958 à 59 par les pionniers modernistes Ingálvur av Reyni, Jack Kampmann et Janus Kamban. Il poursuit ensuite un apprentissage d'orfèvre et reste dans ce métier tout en peignant à ses heures libres. Ces dernières années, il s'est entièrement consacré à la peinture dans l'atelier de sa maison de Viðareiði.

En 2010, le musée d'art des Îles Féroé organise une grande exposition consacrée à ses œuvres, aussi bien anciennes que récentes. On constate ici l'évolution de Vegghamar vers une simplification et une abstraction de plus en plus radicales des paysages, avec un véritable envol au début du siècle. Ses tableaux semblent presque primitifs de par leurs constructions audacieuses, le choix des couleurs, restreint mais fort, et la peinture relativement plate et pourtant puissante. Au cours de ses nombreuses années au service de l'art, Arnold Vegghamar a évolué d'une peinture de paysages naturaliste

et d'un expressionnisme coloriste féroce vers un style relativement simple, sans ostentation, où il réinterprète le thème classique du « village au bord de la mer » avec comme source d'inspiration son propre environnement autour de Viðareiði. Il a répété et simplifié ce motif tant de fois que ce dernier est devenu iconique, et ses tableaux se retrouvent accrochés dans de nombreux foyers féroïens. Comme on peut le constater dans le tableau *Bygd* (Village) de 2007, le motif est peint naïvement avec des maisons sans portes, fenêtres ou autres détails réalistes. Ces chalets rouges, jaunes et noirs semblent être disposés arbitrairement sur la toile, comme des briques de Lego, flottants au-dessus d'un sol vert qui représente l'herbe. Et puis il y la mer, le ciel et les montagnes. Ces « briques » font partie du langage de base d'Arnold Vegghamar, ce sont des éléments qu'il assemble de manière différente dans une série de combinaisons apparemment infinie.

Malgré les couleurs vives et gaies des œuvres d'Arnold Vegghamar, l'ambiance générale des tableaux semble sérieuse et mystérieuse, car ses paysages sont généralement dénués d'êtres vivants. Il y a seulement cette vie que nous offre la nature : parfois, les pierres couleur bonbon des montagnes et de la plage semblent habitées d'êtres surnaturels. Cela donne au monde pictural de Vegghamar un caractère cohérent, accentué par la ligne de l'horizon et le bord de la montagne qui serpentent à travers les représentations visionnaires du paysage.

Kinna Poulsen,
Critique d'art, et master en histoire de l'art

Émission nouvelle :	**Sornfelli**	**Un paysage : Skálhøvdi**	**L'art de Vegghamar**
Date d'émission :	20.02.2023	20.02.2023	20.02.2023
Valeur :	31,00 et 61,00 DKK	21,00 et 31,00 DKK	21,00 et 47,00 DKK
Numéro :	FO 992-993	FO 994-995	FO 996-997
Format, timbre :	30 x 40 mm	30 x 40 mm	30 x 35 mm
Format, bloc-feuillet :	84 x 64 mm		
Photos/Artiste :	Jákup Brúsá	Pól Sundskarð	Arnold Vegghamar
Technique d'impression :	Offset	Offset	Offset
Imprimerie :	Bpost, Belgique	Bpost, Belgique	Cartor Security Printers, France
Usage postal :	Lettre et maxi-lettre internationale, 0-250 g.	Lettre nationale et lettre à l'étranger, 0-100 g.	Lettre et maxi-lettre nationale, 0-250 g.
Autres produits :		Un carnet autocollant de 3 x 2 timbres et 2 cartes postales	2 affiches

Émission nouvelle :	**Vignettes d'affranchissement 2023**
Date d'émission :	20.02.2023
Valeur :	4 x 21,00 DKK
Format :	55,0 x 22,5 mm
Artiste :	Janus Dam Guttesen
Technique d'impression :	Flexo
Imprimerie :	Limo Labels, Danemark

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

Les nouveaux produits peuvent être pré-commandés sur notre boutique en ligne 2 semaines avant la date d'émission.

Disposition : Posta Stamps
Couverture : Village
Photo : Arnold Vegghamar
Impression : TrykTeam, Danemark
ISSN 1603-0036

Posta Stamps
Óðinshædd 2
FO-100 Tórshavn
Îles Féroé

Tel. 00 298 346200
stamps@posta.fo
fr.stamps.fo

@FaroeIslandsStamps
@faroeislandsstamps
@FaroeseStamps