

1. La loi postale du 7 janvier 1871

Sur le fond de la feuille, on peut lire un extrait du texte original de la loi postale du 7 janvier 1871, imprimé en écriture gothique. Cette mise à jour de la loi danoise sur la Poste a conduit pour la première fois à l'organisation du service postal aux Îles Féroé. Auparavant, c'était le Commerce de Monopole Royal qui acheminait le courrier dans l'archipel, mais lorsque le Monopole a été aboli en 1856, ce rôle est revenu à diverses compagnies maritimes privées qui, contre des subventions, distribuaient le courrier aux Îles Féroé. La distribution s'effectuait via l'ancien système de « skjúts » où les hommes des différents villages étaient tenus de transporter les voyageurs et d'apporter les marchandises et le courrier – en étant pas ou très peu payés.

2. Les premiers facteurs et leur boîte aux lettres

En 1870, le premier bureau de poste a été créé dans la ville de Tórshavn avec à sa tête le célèbre H. C. Müller. À la suite de la réforme postale de 1871, trois postiers ont été nommés l'année suivante qui, après l'arrivée du courrier dans le pays par bateau postal, devaient l'acheminer sur trois tournées.

La tournée du sud était gérée par Jóhannis á Reyni qui amenait le courrier à Trongisvágur, situé sur l'île de Suðuroy, via Kirkjubøur, Sandoy, Skúvoy jusqu'à Hvalba. De là, il marchait jusqu'à Trongisvágur, où le courrier était remis au maire local. Pour le voyage aller-retour, Jóhannis était payé 14 couronnes.

Sur la tournée de l'ouest, le charpentier Jákup Jacobsen occupait le poste de facteur. Il partait de Tórshavn pour aller à Kvívík, puis était emmené à la rame à Fútaklettur, situé sur l'île de Vágoy. De là, il se rendait d'abord à Sandavágur, puis à Miðvágur et finissait sa route au presbytère. Pour ce voyage aller-retour, Jákup était payé 8 couronnes.

Sur la tournée du nord, Conrad Nicolaisen fut le premier facteur. Il quittait Tórshavn en bateau pour Søldarfjørður, situé sur l'île d'Eysturoy, et se rendait à Lorvík, d'où il était transféré en bateau à Klaksvík, situé sur l'île de Borðoy. Conrad était payé environ 10 couronnes pour chaque voyage. Les trois facteurs devaient attendre 12 heures au terminus avant de retourner à Tórshavn. Le courrier était distribué sept fois par an.

Chaque facteur devait pouvoir transporter avec lui 25 kilos de courrier, et pour cela, chacun avait sa propre boîte aux lettres qu'il portait sur le dos, tout comme le « leypur » traditionnel féroïen. Les boîtes étant relativement grandes, et le courrier ne prenant que très peu de place, elles étaient donc également utilisées pour transporter les vêtements et autres effets personnels des facteurs. Le feuillet de timbres montre la boîte aux lettres de Conrad Nicolaisen, où il est écrit « Thorshavn – Norderøerne ». Aujourd'hui, la boîte est exposée au musée de Klaksvík.

3. La sacoche

Les boîtes aux lettres n'étaient pas pratiques et trop volumineuses pour la quantité de courrier des années 1870. Il n'y avait jamais de colis, seulement des lettres qui prenaient finalement peu de place. Petur í Mattalág, fils de Jóhannis á Reyni, qui remplaça son père comme facteur sur la tournée du sud, écrivit donc au service postal danois pour obtenir une boîte plus petite pour transporter le courrier. On lui envoya une sacoche en peau de phoque, légèrement plus grande qu'un cartable d'enfant, ayant assez de place pour tout le courrier de la moitié sud des Îles Féroé. Ce n'est qu'après 1890 que le volume de courrier augmenta tellement qu'il fallut trois à quatre hommes pour gérer la tournée du sud. La sacoche mentionnée est représentée sur le timbre à gauche.

4. Les facteurs marins

Les itinéraires postaux les plus septentrionaux étaient notoirement difficiles, parfois vraiment dangereux, durant les premières années du service postal, surtout lorsqu'il il fallait escalader de hautes montagnes ou transporter le courrier par bateau.

En 1927 ou 1928, le facteur Marius í Áranstovu arriva au village de Mikladalur, situé sur l'île de Kalsoy, connu pour ses immenses vagues déferlantes. Ils étaient deux hommes sur le bateau postal, et Marius navigua seul vers le quai dans la barque-navette du bateau. Il y avait, comme d'habitude, de violentes vagues déferlantes, et le facteur du village, Jóan Magnus Eliasen, rejoigna donc la barque pour aider Marius à ramener le courrier sur la terre ferme. Soudain, Jóan Magnus fut jeté par-dessus bord par une vague violente et disparut. Marius plongea rapidement une rame dans l'eau en faisant des cercles sous le bateau - et d'une manière ou d'une autre Jóan Magnus l'attrapa et fut

remonté à bord. L'histoire raconte que le doyen, Jákup Dahl, devait rentrer à Klaksvík par le bateau postal ce jour-là, mais fut tellement choqué par l'incident qu'il n'osa pas prendre le petit bateau.

5. « **Abbabilur** » : la voiture de grand-père

En 1927, le service postal conclut un accord avec la municipalité du village de Gøta sur l'île d'Eysturoy pour organiser le transport par la Poste à Gøta et Fuglafjørður. Le courrier était récupéré à Søldarfjørður ou à Skipanes par Skálafjørður. Le véhicule du facteur devait également transporter des marchandises et des passagers sur son itinéraire. Le chauffeur était Poul Kristoffer Poulsen de Gøta.

La camionnette sur la feuille de timbres fut donnée à Poul Kristoffer en 1935. Elle s'appelait « Abbabilur » (la voiture de grand-père), parce que c'est ainsi que l'appelait Petra, la petite-fille de Poul - et ce nom est resté. D'ailleurs, Petra a épousé le directeur de la radio, Niels Juel Arge, et vient, au moment de la rédaction de cet article, de devenir arrière-grand-mère. Les personnes dans la voiture sont le conducteur Poul Kristoffer et la passagère « Kunoyar » Johanna.



Comme vous pouvez l'imaginer, les conditions de circulation de l'époque n'étaient pas ce qu'il y avait de mieux. Surtout après la pluie, la route menant au col de Gøta avait

tendance à s'effondrer. Parfois, les conditions étaient si mauvaises que les hommes devaient marcher devant le bus pour remplir les pires trous avec des pierres. Et ce sont alors malheureusement des amas de tourbe, protégés par des pierres, qui en faisaient les frais. Il n'était pas rare non plus que les passagers aient à partager leur siège avec des moutons ou des oies. Une fois, Poul Kristoffer a même transporté une grande carcasse de taureau de Fuglafjørður. La tête et les sabots avaient été coupés et les entrailles retirées du corps de l'animal, mais il prenait tellement de place que les passagers du bateau postal à Søldarfjørður ont dû s'asseoir dessus depuis Fuglafjørður et Gøta.

6. La fin des vestes rouges



Les facteurs de Tórshavn ont toujours fait partie du paysage urbain. Ils étaient peut-être un peu plus visibles avant la reprise du service postal par les féroïens en raison des uniformes postaux danois typiques. Cela ressemblait un peu à un défilé festif de fonctionnaires, lorsque les facteurs de Tórshavn quittaient ensemble l'ancien bureau de poste principal du centre pour entamer leurs tournées. Les seniors étaient en pantalon

noir, veste rouge, cravate et casquette, parfois aussi en manteau rouge, les nouvelles recrues en manteau noir avec boutons argentés et casquette. La veste postale rouge n'était utilisée qu'à Tórshavn. Dans le reste de notre pays, elle était noire. Les facteurs de Tórshavn portaient également l'uniforme pour les enterrements de leurs collègues. Même après la prise de contrôle, l'uniforme danois était parfois utilisé.

Lorsque le service postal est devenu féroïen, l'uniforme danois a été mis de côté. Cependant, il y avait des exceptions. Les facteurs les plus âgés pouvaient continuer en tant que fonctionnaires danois en principe détachés à Postverk Føroya - et continuer ainsi à porter l'uniforme rouge danois. Ce fut, par exemple, le cas du facteur bien connu dans le centre de la ville, Eiler Rubeksen, que l'on peut voir à l'avant du timbre. Il a continué à porter l'uniforme jusqu'à sa retraite.

7. L'invasion des manteaux bleus

Les facteurs d'aujourd'hui n'ont plus à escalader de hautes montagnes à pied, ni à traverser en barque des bras de mer et des fjords traîtres. Mais le vent et les conditions météorologiques restent les mêmes, et les conditions de travail sont parfois difficiles. Les Îles Féroé ne possédant par ailleurs pas les mêmes traditions d'apparat que le Danemark, l'uniforme a progressivement changé vers un usage plus pratique et usuel. Les premiers uniformes féroïens consistaient en un blouson noir et un pantalon noir. Au fil du temps, il a évolué vers sa forme actuelle, un blouson imperméable bleu azur avec des manches bleu foncé munies d'une bande réfléchissante - et le logo Posta sur la poitrine. Le pantalon est un pantalon de travail noir avec de grandes poches latérales et des bandes réfléchissantes sur les jambes. Sous le blouson, le facteur porte soit une veste en polaire bleu azur, portée également en été, soit un pull bleu foncé avec le logo sur la poitrine.

8. Croquis de Slania

La même année où la section féroïenne de Post Danmark est devenue Postverk Føroya, les premiers timbres purement féroïens ont été émis. Ces timbres avaient pour motifs : le drapeau des Îles Féroé, une barque féroïenne dans un hangar à bateaux et un facteur des temps anciens. Le troisième timbre sur la feuille d'anniversaire est un rapide croquis du maître graveur Czesław Ślania, qui grava les trois timbres cette année-là. Le croquis

représente la barque et dans la marge est écrit : « Graveur de la cour CZ. Suggestion de Slania pour l'emplacement de l'inscription. 10.9.75. »

9. Panneau postal de Tórshavn

Dans le coin inférieur droit du bloc, on voit un panneau postal usé du bureau de Tórshavn. Nous le laissons comme un cairn sur l'histoire postale des Îles Féroé - marqué par les ravages du temps, du vent et de la pluie et imprégné d'une multitude de très bonnes histoires.

Anker Eli Petersen