

Sous le ciel d'Islande



Pour toute île, et plus encore pour celle-ci, maîtriser la voie des airs constitue un enjeu majeur de développement. Depuis le début du siècle dernier, zeppelins et hydravions se sont essayés à relier l'Islande au monde, convoyant du courrier à bord...



A l'occasion de la Journée du timbre et du 60^e anniversaire du vol Rome - Etats-Unis via Reykjavick, l'administration islandaise a émis un joli bloc comportant les trois timbres surchargés.



Les amateurs de la thématique « avion » et de timbres gravés apprécieront ces « PA » finement gravés émis en 1934 et 1952.

Juste au-dessous du cercle polaire arctique, posée près du Groenland et à quelque distance de l'Ecosse, une île. D'immenses taches blanches attirent l'œil vers le sud, ce sont les inlandsis. Un nombre incroyable de cratères trouent sa surface : deux cents volcans. A perte de vue, des amoncellements de pierres tombées du ciel, les plateaux de lave. Pas âme qui vive. Et puis des plaines, étonnamment vertes, qui montrent parfois des alignements de maisons aux toitures végétales. Des ports, beaucoup de ports. Souvent adossés à de hautes montagnes enneigées. L'activité humaine semble d'ailleurs se concentrer sur les zones côtières. Voici un peu de l'Islande, vue d'avion.

C'est en 1919 que quelques heureux Islandais eurent la chance de regarder leur pays d'en haut, soit un an après avoir obtenu une quasi indépendance de la part du Danemark, installé sur les lieux depuis le XVI^e siècle. Pour l'Islande, ces deux innovations étaient vitales : la première parce qu'elle allait ouvrir le pays sur le monde, la deuxième parce que les Islandais ont une personnalité extrêmement forte et une culture politique originale qui s'accommodent mal d'une domination, quelle qu'elle soit.

La première ligne aérienne islandaise fut ouverte par la compagnie *Flugfélag Islands* (Air Islande) qui avait acheté un petit avion aux Danois et appointé un pilote anglais pour faire ces essais. L'avion était parti de Reykjavik, la capitale, le 3 septembre 1919. Mais le rêve n'avait duré que deux étés (pour des raisons climatiques, on ne volait qu'en cette saison) et s'en était allé, faute de moyens.

En 1928, nouvelle tentative, avec une deuxième compagnie portant le même nom. Cette fois, elle avait passé des accords ●●●



Il subsiste encore quelques plis comportant des timbres de PA de la période 1928-31.

●●● avec la *Lufthansa*, compagnie allemande, tant pour les appareils que pour les pilotes. Utilisant des hydravions, elle vécut jusqu'en 1931, date à laquelle elle cessa son activité à cause de la crise économique mondiale. Pendant ces trois ans, les avions parcoururent plus de 180 000 km et transportèrent 2 600 passagers et, bien sûr, le courrier. Jusque là, le courrier était acheminé par terre ou par mer. Le premier transport postal par voie aérienne fut effectué en juin 1928, après que la compagnie aérienne et l'administration postale islandaise aient conclu un accord. Ce vol relia Reykjavik à Akureyri dans le nord du pays, par la suite plusieurs autres localités furent desservies.

Très rapidement, il fut décidé de prélever une taxe spéciale pour le courrier aérien. Elle s'élevait à 10 aurar pour une lettre pesant jusqu'à 20 grammes (une couronne islandaise = 100 aurar). Le nouveau timbre de poste aérienne de 1928 reprenait un timbre de 10 aurar de 1920 représentant le roi Christian X (roi du Danemark, qui garda le titre de roi d'Islande jusqu'en 1944) surchargé d'un avion. La taxe pour le transport des journaux et des périodiques s'élevait à 50 aurar pour un kilogramme. Ainsi, l'année suivante, le timbre de 50 aurar de l'émission « 2-King » de 1907 fut surchargée de la même façon.

C'est pendant cette période, rappelons-le que, pour le sacro-saint courrier, Mermoz aux commandes de son hydravion, le *Comte de la Vaulx*, traversait pour la première fois l'Atlantique (mai 1930).

Acheminer le courrier par tous les moyens

Le 1^{er} juillet 1931, le *Graf Zeppelin* arriva à Reykjavik en provenance d'Allemagne. Impossible d'atterrir, le sol islandais ne possédant pas les équipements nécessaires. Pourtant, il fit descendre du courrier et on lui en renvoya. Le tarif était d'une couronne pour les cartes postales et de 2 cou-

Une commémoration très particulière

Peu après leur arrivée en Islande, les premiers habitants de l'île, des Norvégiens, se dotèrent d'une Assemblée nationale, l'Althing ou *Alpingi* en islandais. C'était en l'an 930.

Ce parlement, le plus ancien corps législatif du monde, servait aussi de tribunal. En le créant, les Islandais montraient une conception tout à fait originale de la politique qui s'est d'ailleurs perpétuée.

Les pouvoirs de l'Alpingi furent diminués lorsque l'Islande se mit sous la coupe de la monarchie norvégienne, en 1262. Mais il fut restauré par les Danois – qui avaient pris la place des Norvégiens au XV^e siècle – en 1843. Depuis l'indépendance, il a retrouvé ses pleins pouvoirs et se réunit chaque année à Thingvellir, près de Reykjavik. Les Islandais eurent l'idée, en 1930, de commémorer le millièmè anniversaire de

ronnes pour les lettres ordinaires. On pouvait aussi recommander une lettre pour 30 aurar de plus. Pour célébrer cette visite, l'administration postale islandaise surchargea trois valeurs des montants précités sur l'émission de 1920 avec la mention : *Zeppelin 1931*. Les timbres ordinaires étaient aussi acceptés. Les timbres de l'émission spéciale ne devaient être utilisés que pour ce voyage.

Le 5 juillet 1933 trouva Reykjavik tout



Les trois valeurs comportant la surcharge « Zeppelin 1931 ». Chacune d'entre-elles vaut 90 euros en obliéré. Une cotation qui n'est pas excessive au regard des quantités émises soit respectivement 50 000, 60 096 et 40 096.



l'Alpingi en organisant un festival. On ne sait pas si l'administration postale islandaise avait l'intention, elle-même, de créer un événement, toujours est-il que l'occasion donna lieu à un imbroglio du point de vue de la philatélie.

En effet, en 1928, l'Islande reçut, de la part d'une société viennoise La Société des amis de l'Islande dirigée par un certain Ludwig Hesshaimer, une offre qui semblait intéressante : éditer des timbres commémoratifs de cet anniversaire, qui plus est gratuitement. L'administration postale refusa tout net. Mais le gouvernement décida d'accepter ce cadeau. La convention signée mettait en jeu la somme de 813 000 couronnes. La Société des amis de l'Islande donnait à l'Islande un nombre de timbres équivalent à 600 000 couronnes et gardait le reste en dédommagement des



en ébullition. Journalistes, photographes, curieux de tous bords s'étaient agglutinés sur les collines alentour. Ce jour-là, était attendue une escadrille italienne de 24 avions, dirigée par le général Balbo, en provenance de Rome et à destination de Chicago qui devait faire escale dans la capitale islandaise.

Accueillis comme il se doit, les pilotes repartirent le 12 juillet avec 298 lettres destinées majoritairement à des Américains. La Direction des Postes islandaises fit apposer une surcharge sur trois valeurs de la série des timbres figurant le portrait du roi Christian X, de 1920 et 1931, pour être utilisés lors de ce transport postal unique. Cette surcharge fut apposée du 2 au 11 juillet 1933 et portait la mention *Hópflyg Itala 1933* (escadrille italienne de 1933). L'administration postale n'avait pas indiqué clairement dans son bulletin n° 5 de l'année 1933 que, comme dans le cas des zeppelins, ces timbres étaient valables uniquement sur ce voyage. On ne sait pas non plus s'ils furent utilisés pour d'autres besoins. Généralement appelés timbres Balbo, ils furent retirés de la circulation à la fin

de l'année 1946 en même temps que d'autres à l'effigie du roi Christian X.

Le premier vol international islandais

En 1934, six nouveaux timbres de poste aérienne furent émis alors que, depuis 1931, l'Islande ne faisait plus de transport aérien. Ils furent dessinés par Friðrik Guðjónsson, gravés et imprimés au Royaume-Uni. En principe, ils ne devaient servir qu'au courrier aérien, mais ils furent utilisés pour le courrier ordinaire. En réalité, ils avaient surtout été conçus pour le courrier qui allait par bateau en Ecosse ou au Danemark et était ensuite acheminé par avion dans d'autres pays. C'est d'ailleurs ce que fit Mr. Leight, un pilote écossais, qui rentra chez lui muni de 177 lettres à acheminer de Reykjavik en Europe via Edimbourg. L'administration postale précisait bien que ces timbres ne devaient pas être utilisés pour payer les taxes douanières. Mais certains employés de la poste ignorèrent cette consigne : on retrouve des timbres d'annulation des douanes sur certains plis.

La troisième compagnie d'aviation islandaise, la *Flugfélag Akureyar*, fut créée en 1937. Elle changea de nom en 1940 et redevint *Flugfélag Islands*. C'est à cette époque que fut mise en place la première liaison régulière Akureyri-Reykjavik-Akureyri assurée par un hydravion de quatre places.

Plusieurs aéroports furent construits par les forces alliées d'occupation. De jeunes Islandais apprirent à piloter et, en 1944, une deuxième compagnie fut créée : la *Lofleiðer*.

Le 11 juin 1945, l'hydravion Catalina TF-ISP de la *Flugfélag Islands* effectua le premier vol international islandais ; à destination de l'Ecosse il transportait des passagers et du courrier. Mais le premier véritable long-courrier islandais fut le Hekla TF-RHV affrété par la compagnie *Lofleiðer* en 1947.

Les hydravions disparurent à la fin des années 50. A présent, l'avion est le principal moyen de transport des Islandais. ■

Nicolas de Pelline **€Bibliographie**
One hundred years of Icelandic stamps de Jón Aðalsteinn Jónsson, édité par l'administration postale islandaise (1977).

frais engagés. Une banque britannique garantissait le rachat des timbres qui resteraient invendus à la fin du festival.

Le compte des émissions serait le suivant :

	Initial	Officiel
3 aurar - 15 aurar	300 000	24 120
20 aurar - 40 aurar	100 980	24 120
50 aurar - 10 couronnes	21 120	4 080

Par ailleurs, 480 séries devaient sortir avec la mention *Specimen*, destinées à l'Union postale universelle de Berne.

En décembre 1929, le comité de la Société des amis de l'Islande se rendit en Islande pour délivrer les timbres. Un certificat notarial indiquait que les quantités étaient exactes et que tous les timbres ayant subi des malfaçons avaient été brûlés.

Au printemps 1930, l'Islande reçut un câble l'informant qu'une fraude venait d'être

découverte : certains timbres commémoratifs étaient plus grands que convenu dans la convention. De plus, certaines planches avaient été vendues dans d'autres pays.

Quand la nouvelle arriva, une quantité considérable de timbres avaient déjà été vendus en Islande. Il était impossible d'envisager une destruction totale. Les timbres retrouvés furent quand même détruits. A l'automne 1930, lors de l'exposition IPOSTA à Berlin, certains timbres du festival Alpingi étaient exposés : ils comportaient de nombreuses anomalies et pour couronner le tout, on trouvait aussi un timbre de 45 aurar qui n'avait jamais existé. L'exposant se nommait... Ludwig Hesshaimer. Par la suite, un rapport de police constata de nombreuses autres fraudes émanant de la Société des Amis de

l'Islande.

On ne sut jamais combien de faux timbres furent mis en circulation, combien furent vendus ou détruits. De plus, il était souvent impossible de les distinguer des vrais dans la mesure où ils furent imprimés sur les mêmes presses. Les collectionneurs savent que les nombreuses anomalies de ces timbres (couleur, perforation, impression) sont constatées sur les marchés actuellement.

En juin 1930, l'administration postale islandaise émit une série commémorative du Festival d'Alpingi : des timbres de poste aérienne de 15, 20, 35, 50 aurar et un timbre d'une couronne dessinés par Tryggvi Magnússon et imprimés par Thomas de la Rue à Londres. Pour cette émission la Société des Amis d'Islande n'eut pas voix au chapitre !



Pour les 15 et 20 aurar les quantités émises sont de 40 000 exemplaires alors que pour les autres elles sont de 25 000. Cette très belle série cote aujourd'hui aux environs de 300 € neuve ou oblitérée.