

ENQUETE

NORDATLANTENS AUTOPIA

FIROUZ GAINI

Jeg har i efterhånden mange år forsøgt at bruge den antropologiske optik og opfindsomhed til at identificere en mangefacetteret transformation af det færøske samfund, som jeg betragter som en kontinentaliseringsproces, der rokker ved nogle af de mest „klippefaste“ myter om småøer. Denne enquete er et forsøg på at udlægge denne kontinentalisering, der sagte, men sikkert forvandler samfundet. At „færing er født med åre i hånd“ er et gammelt ordsprog, der har mistet meget af sin kraft. Og ordsproget „bundet er bådløs mand“ er i dag i grunden kun relevant for indbyggerne på de mindste og mest isolerede øer (som dog har helikopterservice i tillæg til den traditionelle færgeforsbindelse). Resten af færingerne klarer sig fint uden bådtransport. I en passende opdatering af ordsproget ville båd være udskiftet med bil: „Bundet er billøs mand/kvinde.“ Futuristiske infrastrukturprojekter ændrer landskabet og sammenbinder øerne, der dermed bliver en del af det samme „fastland“. Syv af de 18 øer er i skrivende stund forbundet med tunnel, bro eller dæmning. Flere tunnelprojekter er på skrivebordet. Fremtidsvisionen er Autopia – et samfund, hvor ingen behøver at sætte sin fod i et fartøj for at rejse mellem bygder og byer. Autopia er bilistens paradys, hvor det våde elements barrierer transcenderes. Den eneste af de større øer på Færøerne, der fortsat ikke har vejforbindelse til „fastlandet“, er Suðuroy, men det gigantiske Suðuroy-tunnelprojekt er gået fra at være fremtidsfantasme til at være en konkret politisk plan. Det er ikke længere et spørgsmål, om tunnelen nogensinde vil blive bygget, men en økonomisk-politisk diskussion om, *hvornår* den kommer.

Kontinentaliseringen indebærer ikke kun, at separate øer omdannes til en fælles hovedø, men også, at man underlægger sig uberørt territorium under havbunden. De undersøiske tunneller skaber med andre ord korridorer, der penetrerer underjordisk land. På denne måde vokser landet gennem kontinentaliseringen. Havet mister sin centrale position i øboernes hverdagsliv, og rejsen

med færge bliver i større og større grad nostalgi over en svunden tid. Hvad er en ø? Hvor går grænserne? Og hvordan får man øboere til at udskifte båden med motorkøretøjer? Kontinentaliseringen indebærer en horisontal og vertikal ekspansion af et begrænset rum. Færøerne kan i denne forbindelse siges at fungere som et eksperimentarium, hvor grænserne for, hvad små øsamfund – med infrastrukturel teknologi og innovativ ingeniørkunst – kan udrette, bliver testet.

Den unge færøske forfatter Siri Ranva H. Jacobsen fortæller i romanen *Ø*, at alle landmasser mødes dybt under havet, og at de tektoniske plader dernede konverserer i mumlende dialog (Jacobsen 2021:70, 162). Øerne er, kan man måske sige med inspiration fra romanen, bjergtoppe i samme nedsænkede bjerglandskab. Den bedste del af Færøerne, siger Sigurð Joensen (1987) i et digt tilegnet fiskerne, der kender havet omkring øerne, er det, der aldrig løftes til (hav)overfladen. I poesien er Færøerne et meget større land end det, som den tørre del af øerne ellers tilsiger. Den geografiske kompleksitet med 1.300 kilometers kystlinje og utallige fjorde og vige, elve og indsøer gør også, at Færøerne „kommer til at føles som et kontinent“ (Wylie & Margolin 1981:13). Kontinentaliseringen har derfor flere nuancer og kan spores i kulturelle narrativer om horisont: det store i det lille og omvendt. Forfatteren William Heinesen, der ofte bliver citeret for at have sagt, at Færøernes gamle hovedstad Tórshavn er „verdens navle“, starter sin roman *De fortabte spillemænd* (Heinesen 1950) med ordene:

Langt ude i det kviksølvlysende verdenshav ligger et ensomt lille blyfarvet land.
Det lillebitte klippeland forholder sig til det store hav omtrent som et sandkorn
til gulvet i en balsal. Men set under forstørrelsesglas er dette sandkorn alligevel
en hel verden med bjerge og dale, sunde og fjorde og huse med smaa mennesker.

I denne romantiske og kosmiske beskrivelse af et sted i universet spiller forfatteren også på kontrasten og samspelet mellem det mikroskopiske og det uendelige i øerne. Skalaen er så at sige både en velsignelse og en forbandelse for de små øer. Det lille sandkorn i Heinesens trope har haft vokseværk og minder om en kondenseret udgave af en kompleks globaliseret verden i dag. Kontinentaliseringen har både gjort øerne større og mindre. Større i form af ny infrastruktur og nye forbindelser mellem øer og regioner, mindre i form af forkortet transporttid og urbanisering. Antropologer har altid haft interesse for „små steder“ og især små øer som laboratorier for studier af kultur, og det er også i mere end metaforisk forstand, at kulturer blev illustreret som „øer i havet“ i starten af det 20. århundrede. Spørgsmålet om skala og bevægelse har dog i voksende grad fået etnografer til at revurdere deres repræsentationer af små isolerede steder i forhold til omverdenen. Irland er større end sin (relativt begrænsede) geografiske størrelse på grund af verdenslitteraturen fra den grønne ø, siger Helene

Wulff (2017:301), mens Færøerne forstørrelser sit mikroskopiske omfang gennem sensationelle infrastrukturelle projekter, der skubber det store hav – „Den Store Anden“, som man siger i Maldiverne (Knoll 2017) – ud af øboernes sind og hverdag. Det er gennem bilruden, at Autopia skal opleves, og bilen fungerer ofte som et museumsvindue, der giver passagerne en særlig oplevelse af steder og ikke-steder (Gaini 2015). Vi vender tilbage til ikke-steder om lidt, men først skal vi diskutere kontinentaliseringen set fra den „bedste del“ af øerne.

Det perfekte sted at undersøge materialiseringen af Nordatlantens Autopia er i undergrunden. Under havbunden mellem øerne Streymoy og Eysturoy mødes tre tunneller i en stor og spektakulær rundkørsel, der åbnede for almen trafik i december 2020. Den vandmandformede rundkørsel er en turistattraktion, dekoreret med et 80 meter langt kunstværk i stål af den prominente færøske skulptør Tróndur Patursson. Kunstværket, der dækker klippen på rundkørselens midte, forestiller skygger af mennesker i naturlig størrelse, der danser færøsk kædedans. På afstand minder de dansende om huldrefolk, underjordiske væsener fra færøsk folketro. Kunstværket bliver oplyst af varierende farver, der reguleres af en lysinstallation under loftet, og tunnelen har sin egen radiofrekvens (FM 97.00) med et lyd billede til de rejsende, som Jens L. Thomsen har komponeret, baseret på lydoptagelser under tunnelkonstruktionen. „Jeg håber, at jeg har lykket mig med at gøre værket så enkelt og let at forstå,“ fortæller Patursson om sit kunstværk, „at det er tidløst og kan blive forstået af alle mennesker nu og altid“ (Poulsen 2021). Han reflekterer også over klippens sjæl i en dokumentarfilm om Eysturoy-tunnellens kunst: Klippen symboliserer det endeløse, der skaber en linje fra tidernes morgen til den yderste fremtid (Hansen & Niclasen 2021). Rundkørslen fik international medieopmærksomhed, da den åbnede, og en af tunnelentusiastene skrev i begejstring, at med de undersøiske tunneller var „færingerne vendt tilbage til havet“ (Bennett 2018). Jeg ville snarere sige, at de trænger længere ned og undgår havet. Rundkørslen giver også en følelse af forøgelse af afstand, da man i princippet kan køre i cirkel, så længe man ønsker. I Jacques Tatis film *Playtime* (1967) er der en komisk scene fra en stor parisisk rundkørsel. Rundkørslen, der symboliserer den ny moderne og effektive tid, privatbilismens periurbane lethed, minder i *Playtime* om en karrusel i tivoli. En familie ender i den stærk trafikerede rundkørsels inderste bane og bliver hængende der i en motoriseret kakofoni af køretøjer, der kæmper med at bryde karrusellens centripetalkraft. Den submarine rundkørsel mellem Streymoy og Eysturoy har kun én bane og intet trafikalt kaos, men den repræsenterer også et sted, hvor man kan få en følelse af Autopias festlige lethed. Når man kører fra en (under- eller overjordisk) rundkørsel til en anden, er det lidt som at være en kugle i et flipperspil. Man kan cirkulere i forskellige formationer og får følelsen

af at køre meget længere, end man i virkeligheden gør. Dette er også en af kontinentalprocessens facetter.

Den franske antropolog Marc Augé (2008) har i sin teori om ikke-steder („non-lieux“) defineret begrebet som en modsætning til (antropologiske) steder, som mennesker mødes i og identificerer sig med, det vil sige steder, som man har en relation til. Ikke-steder er typisk anonyme og „neutrale“ steder, som man bevæger sig igennem, for eksempel lufthavne, indkøbscentre, motorveje og hotelværelser. Det er ikke et hjem, men det kan godt være et sted, som giver en „hjemlig“ følelse. Augé er blevet kritiseret af flere for at overdrive forskellen mellem steder og ikke-steder, men denne debat vil jeg ikke diskutere nærmere her. Jeg vil blot påpege, at ikke-steder kan være et nyttigt analytisk værktøj i bestræbelserne på at forstå Autopias logik og præmisser. Kontinentaliseringen af samfundet er tæt forbundet med den kendsgerning, at der skabes flere og flere ikke-steder i landskabet: tunneller, hovedveje, tankstationer, busterminaler, hoteller osv. Ikke-steder, som minder en del om Bruno Latours liminale rum, er steder, hvor man så vidt muligt kun er „fysisk tilstedeværende“, det vil sige ikke identitetsmæssigt knyttet til (Bauman 2000:102). Kontinentaliseringen på Færøerne afspejler en ny balance mellem steder og ikke-steder. Infrastrukturudviklingen på øerne med introduktion af nye futuristiske ikke-steder symboliserer en modernisering af samfundet, der cementerer bilens position som „mobilitetens Avatar“ (Thrift 1996:272). Ikke-steder som for eksempel de ultramoderne undersøiske tunneller står i stærk kontrast til et pittoresk landskab af historiske steder, som i turistens perspektiv repræsenterer en eksotisk og autentisk oplevelse. For øboerne er det omvendt ikke-stederne, der er eksotiske og associeres med den hypermoderne kontinentale verden hinsides havet. Ikke-stederne bliver dermed en hjemlig udgave af det, der forbindes med store urbaniserede samfund. I den undersøiske rundkørsel har man som sagt forsøgt at skabe et sted ud af et ikke-sted: Med kunst, lys og musik bliver stedet positioneret, vertikalt og horisontalt. Det færøske og det overjordiske i køreoplevelsen skal minde bilisten om, hvor han bevæger sig. Det bliver dermed en form for museal oplevelse, en udstilling på hjul, hvor bilisten kan nyde den varierende udsigt fra bilens trykke og anonyme indre rum (Gaini 2015). I tunnellerne bliver du ikke konfronteret med vildfarne får, irriterende fodgængere, regnvejr, snestorm eller tæt tåge. Der er i princippet ingen friktion her. Du kan nemt glemme, at du befinder dig midt i Nordatlanten. De undersøiske tunneller udvider „fastlandsdannelsen“ – kontinentaliseringen – af øsamfundet: urbanisering, centralisering og voksende hverdagsmobilitet (Hokwerda 2017:44). Autopia er med andre ord et utopisk projekt, som hele tiden videreudvikles. Utopia måles i tunnelkilometer, siger en udenlandsk journalist om Færøerne (Bennett 2018).

Verden er for fuld, sagde Claude Lévi-Strauss pessimistisk ved sin 100-års fødselsdag i Paris (Eriksen 2016). Den franske strukturalist mente, at der var for meget af alt på jordkloden. Den tunge og tykke tæthed er en trussel imod – for at bruge et norsk udtryk – jordens bærekraft. For mange mennesker, storbyer, lufthavne og bevægelser mellem steder. Der er omtrent 54.000 mennesker, 75.000 får og 38.000 motorkøretøjer på Færøerne i dag (Sosialurin 2022). Den årlige fangst af fisk er på mere end 700.000 tons, det vil sige omtrent 14 tons pr. indbygger (Bogadóttir 2020). Der findes i skrivende stund 23 tunneller, 12 heliports og en lufthavn på øerne. Færøerne har Europas hurtigste internet, som også indikerer den digitale infrastrukturens betydning for kontinentaliseringen af øerne (Ecott 2020). Myldretidstrafikken i Torshavn, en by med knap 18.000 indbyggere, skaber lange køer af motorkøretøjer, der snegler sig gennem byens færdselsårer. Især ved byens indfaldsvej mærkes pendlernes entré om morgenen og tilbagerejse om eftermiddagen. Den gamle by ved den yderste kyst, som William Heinesen kaldte „verdens navle“, pumper sig således op til en lilleputstorby med mennesker, der alle vil ud at køre på samme sted til samme tid. Paradokset er, at man i bestræbelserne på at øge hastigheden og spare tid ender med stilstand. Paul Virilio taler om en susende stilstand i højhastighedssamfundet (citeret i Beckmann 2004:84). Den „dromologiske“ regel, siger han, konkluderer, at øget hastighed forøger risikoen for trafikprop. Det er også ironisk, at automobiliteten bliver en hindring for den rumlige mobilitet, som den giver sine brugere forventninger om (Beckmann 2001:602). Autopia med perfektioneret tilrettelæggelse af bilens bevægelsesfrihed påvirker menneskers opfattelser af sted, afstand og hastighed i lokalsamfundet. Det interessante i denne diskussion er, at den kan give os en bedre forståelse af det, der foregår i såkaldte rurale eller perifere samfund i dag. Normalt er det den moderne storby, der er i fokus, men kontinentaliseringsprocessen i den færøske kontekst viser, at man er villig til at gå langt for at demonstrere sine infrastrukturelle ambitioner og teknologiske visioner. Det, der bliver fortolket som et problem mange andre (store) steder (fx i forhold til bilismens negative indflydelse på miljøet og fysisk sundhed), bliver dermed ofte præsenteret som en nødvendig omstilling i den lokale kontekst. Kontinentaliseringen er et fælles samfundsprojekt, der skal flytte landet ind i fremtiden. Og for at forklare dette bliver vi nødt til at vende tilbage til diskussionen om små øer i et stort hav.

Antropologer og andre forskere, der interesserer sig for øsamfund, hvoraf mange indflydelsesrige teoretikere identificerer sig med den tværfaglige Island Studies-tradition, har gennem deres projekter forsøgt at komme frem til øsamfunds mest grundlæggende kendetegn. Der er meget at hente fra Island Studies, der kan styrke min udlægning af Færøerne som et øsamfund, der flytter sig væk

fra nogle af sine oprindelige karaktertræk. „En sømand går i land“ er overskriften på en af mine artikler om de unges bilkultur på Færøerne (Gaini 2012). Og denne titel, der er lånt fra Aksel Sandmose's roman, men ellers ikke har referencer til Sandmose's værk, indikerer, at man er gået fra at udforske havet til at genopdage landet. Færøerne er i grunden et enormt land, hvis man ikke begrænser sig til den tørre del af territoriet. Territorialfarvandet tæller mere end 274.000 km². Et af den internationale øforskningens formål har lidt forenklet sagt været at foreslå alternativer til kontinentcentrerede og ofte kolonialistiske definitioner af øer som ubetydelige, underudviklede og isolerede steder, der egner sig bedst til et enkelt liv i pagt med naturen (Gaini & Nielsen 2020). En strategi har været at vende det geografiske billede om og tale om et stort „hav af øer“ (Hau'ofa 1994) i stedet for at tale om små øer i et stort hav. Andre har valgt at definere deres små øer som et „stort havland“ (Jumeau 2013). Her observerer vi kulturel modstand, der promoverer en (geo)politisk ekspansion eller opskalering af små øer. På denne måde bidrager øforskere også til en revurdering af dominerende narrativer om små øer i forhold til store kontinentale samfund. Kontinentaliseringen på Færøerne er også knyttet til dette felt. Med den ekstraordinære rundkørsel under havbunden får man ikke bare forstørret Autopia geografisk – projektet sender også et budskab ud til omverdenen om, at „små øer“ kan udføre store projekter, der normalt associeres med avancerede kontinentale stater. Den geografiske ekspansion, der signalerer en rumlig magtdemonstration (fx bliver Færøerne større end Danmark på verdenskortet), hvor den næsten usynlige prik på kortet nu bliver til en stor cirkel, provokerer og er interessant i sig selv. Men øforskningen har også foreslået nye teoretiske perspektiver angående grænsedragning mellem land og vand, det vil sige mellem ø og hav, i forhold til menneskernes kulturelle værdier og verdensbilleder. Med begrebet „aquapelago“ (som en variation af „archipelago“) har Philip Hayward for eksempel udvidet øbegrebet til at omfatte „et integreret land-og-vand-rum“ (Hayward 2012:2). På denne måde får han analyseret øer gennem alt det, der samlet komponerer øsamfundets univers: land, vand, luft, undergrund osv. Fra denne synsvinkel symboliserer de infrastrukturelle projekter på Færøerne – ikke mindst de undersøiske tunneller, der forbinder øer med hinanden – en kontinentalisering inden for et *akvapelagisk* univers. Haywards begreb repræsenterer med andre ord et teoretisk bidrag til øers ontologiske horisont.

Jeg har i denne enquete forsøgt at komme lidt nærmere en forklaring på den færøske kontinentaliseringsproces, som er en naturlig forudsætning for Autopia. Når Suðuroy-tunnelen om nogle år sandsynligvis med pomp og pragt bliver indviet, vil mere end 95 procent af befolkningen høre til samme færøske „kontinent“. Dette betyder dog ikke, at havet har mistet sin betydning for økonomien

eller kulturen. Havet forsvinder ikke, og øerne fortsætter med at være små i forhold til det store Atlanterhav, men med ny teknologi, infrastruktur og gode flyforbindelser til andre lande kan man holde havet på en vis afstand i sin hverdag. Havet genopdages også i forhold til moderne fritidsliv. En ny tunnel er altid en stor begivenhed på Færøerne, en mikroutopisk milepæl på den lange vej ind i fremtiden. Og selv om kontinentaliseringen i denne enquete fremstår mere som realiserede idealer end som myter, har myter været med til at retfærdiggøre projektet. Myter er „historiske redskaber“, der får os til at komme „overens med en omskiftelig verden“ (Willerslev & Nielsen 2015:307), men myter kan også repræsentere ekko fra fremtiden. Det er her, drivkraften bag det store og tunge arbejde med at sprænge undergrunden under havet ligger. Kontinentaliseringen indebærer, at man kontinuerligt finder ny måder at udvide rummet på – horisontalt og vertikalt – og dermed også måder at skubbe grænserne for, hvad der er muligt at gøre i et øsamfund. Nostalgi var engang antropologiens varemærke, siger Jonathan Schwartz (2018:60), men antropologien har flyttet sig meget, og mange af de små „eksotiske“ øsamfund bringer ekko fra fremtiden og ikke efterdønninger fra en fortabt fortid. Det håber jeg, at jeg har fået frem i lyset i denne enquete.

Litteratur

- Augé, Marc
2008 Non-Places. An Introduction to Supermodernity. London: Verso.
- Bauman, Zygmunt
2000 Liquid Modernity. Cambridge: Polity.
- Beckmann, Jörg
2004 Mobility and Safety. *Theory, Culture & Society* 21(4-5):81-100. <https://doi.org/10.1177/0263276404046062>.
- 2001 Automobility. A Social Problem and Theoretical Concept. *Environment & Planning D: Society and Space* 19(5):593-607. <https://doi.org/10.1068/d222t>.
- Bennett, Mia
2018 Underwater Tunnels Revolutionize the Faroes. *Maritime Executive*. <https://maritime-executive.com/features/underwater-tunnels-revolutionize-the-faroes>.
- Bogadóttir, R.
2020 The Social Metabolism of Quiet Sustainability in the Faroe Islands. *Sustainability* 12(735):1-18. <https://doi.org/10.3390/su12020735>.
- Ecott, Tim
2020 The Land of Maybe. A Faroe Islands Year. London: Short Books.
- Eriksen, Thomas Hylland
2016 Overheating. An Anthropology of Accelerated Change. London: Pluto Press.

- Gaini, Firouz
 2012 En sømand går i land. *Jordens Folk* 1:20-25.
 2015 Udstilling på hjul. Museale eksperimenter i Autopia. I: U.J. Dahre & T. Fibiger (red.): *Etnografi på museum. Visioner og udfordringer for etnografiske museer i Norden*. Side 219-36. Aarhus: Aarhus Universitetsforlag.
- Gaini, Firouz & Helene Pristed Nielsen
 2020 *Gender, Change and Continuity in Island Communities*. In: F. Gaini & H.P. Nielsen (eds): *Gender and Island Communities*. Pp. 1-20. Oxon: Routledge.
- Hansen, Hans Petur & Ivan Niclasen
 2021 Ringurin í Atlantis. Dokumentarfilm. Kringvarp Føroya. <https://kvf.fo/dokumentarurin?sid=122364>.
- Hau'ofa, Epli
 1994 Our Sea of Islands. *The Contemporary Pacific* 6(1):148-61.
- Hayward, Philip
 2012 The Constitution of Assemblages and the Aquapelagity of Haida Gwaii. *Shima – The International Journal of Research into Island Cultures* 6(2):1-14.
- Heinesen, William
 1950 De fortabte spillemænd. København: Gyldendal.
- Hokwerda, Renno
 2017 Tunnel Visions. The Social Effects and Impacts of Sub-Sea Tunnels on the Faroe Islands. Masteropgave. Groningen: University of Groningen. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.20666.21445>.
- Jacobsen, Siri Ranva Hjelm
 2021 *Island*. London: Pushkin Press.
- Joensen, Sigurð
 1987 Miðamaðurin. Digt. Eg stoyti heitt (bind 1). København: Mentunargrunnur. Studentafelagsins.
- Jumeau, Ronny
 2013 Small Island Developing States, Large Ocean States. Expert Group Meeting on Oceans, Seas and Sustainable Development. Implementation and Follow-Up to Rio+20. United Nations Headquarters 18-19. april. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/1772Ambassador%20Jumeau_EGM%20Oceans%20FINAL.pdf.
- Knoll, Eva-Maria
 2017 Blood and Other Precious Resources. Vulnerability and Social Cohesion on the Maldives. In: U. Hannerz & A. Gingrich (eds): *Small Countries. Structures and Sensibilities*. Pp. 213-35. Philadelphia: University of Pennsylvania Press. <https://doi.org/10.9783/9780812293791-011>.
- Poulsen, Kinna
 2021 Tíðarleys tunnillist. Avisartikkel. *Dimmalætting* 4. februar.
- Schwartz, Jonathan
 2018 Coming of Age in Dystopia. *Tidsskriftet Antropologi* 78:57-66. <https://doi.org/10.7146/ta.v0i78.118617>.
- Sosialurin
 2022 Avisartikkel. 10. oktober.

- Tati, Jacques
1967 Playtime. Film. Specta Films/Jolly Film.
- Thrift, Nigel
1996 Spatial Formations. London: Sage.
- Willerslev, Rane & Morten Nielsen
2015 Fremtidens paradoks. Når sproget kollapse. Norsk Antropologisk Tidsskrift 26(3-4):304-9. <https://doi.org/10.18261>.
- Wulff, Helena
2017 Greater Than Its Size. Ireland in Literature and Life. In: U. Hannerz & A. Gingrich (eds): Small Countries. Structures and Sensibilities. Pp. 301-16. Philadelphia: University of Pennsylvania Press. <https://doi.org/10.9783/9780812293791-016>.
- Wylie, Jonathan & David Margolin
1981 The Ring of Dancers. Images of Faroese Culture. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.