

Tíðargreinin: eitt íkast til føroyska orðaskiftið

Sosialurin hevur tíðargrein í blaðnum týsdag og hósdag. Hevur tú hug at gera títt íkast til føroyska kjakið í 2008? Send eina grein til post@sosialurin.fo - Kravið er, at greinin er á leið 6000 tekn og skrivað í essay stili

Atlantic Airways og politiski galskapurin!

**TÍÐARGREININ**

Rógvi Absalonsen
rogabs@hotmail.com

Útisetar heimaftur? Altjóða universitet? Viðkaða ferðavinnu? Vinnuligt fjølbroytni? Búskaparligan framburð? Visión 2015? Altjóðagerð? Gloym alt hetta! Føroyar eru ein útjaðari og kunnu ikki blíva partur av altjóða samfelagnum í verandi støðu. Dýrir flogferðaseðlar og vánaligt ferðasamband til meginokið er besta uppskriftin upp á eitt ódynamiskt útoyggjasamfelag

Hvat er ein útjaðari? Um vit spyrja ávísar politikarar í Føroyum, fara tey ivaleyst at nevna Suðuroynna, Sandoynna og onnur stød í Føroyum, sum ikki hava fast vegasamband við “meginokið”, sum í hesum føri er Suðurstrey moy. Men henda heimføðisliga fatan av hugtøkunum “útjaðari” og “meginoki” má skiftast út. Umvegis hetta konservativa og ótíðarhóskandi útsýnið hava vit gloymt, at vit sjálv eru ein útjaðari í altjóða samanhangi, og góðtøku herfyri, tá ið einasti rættligi ferðamøguleiki okkara til meginokið bleiv latin í privatar hendur.

Einskiljingin av Atlantsflog er ein av ringast gjøgnumhugsadu verkætlanum, sum føroyskir politikkarar í nýggjari tíð eru farnir undir. Eg sakni enn, og eftirlýsi tí, eina veruliga grundgeving fyri fyrimumum við hesi verkætlan. Fjølmiðlarnir hava tíverri ikki verið fúsir at spyrja, heilt einfalt: Hví skal Atlantsflog einskiljast?

Í mong ár hevur aðalendamálið hjá Strandfaraskipum Landsins verið at “sambinda oyggjar, øki og bygdir; útjaðara og meginoki”, sum tað stendur á heimasíðu teirra. Flestu føroyingar góðtaka hesa skipan, hóast millið er í undirskoti gjøgnum nógv ár. Suðuroyarleiðin, sandoyarleiðin og aðrar almennar íløgur hava, heilt einfalt, gjørt tað meira liviligt hjá teimum sum hava búleikast í føroyska útjaðaranum.

Sostatt hevur Strandferðslan ikki til uppgávu at vinna pening til sín sjálvs,

men at toga útjaðara og meginoki tættari at hvørjum øðrum. Og hetta kostar pening.

Men okkara einasta flogfelag megnar ikki nóg væl at toga útjaðaran Føroyar tættari at evropeisku meginøkjunum. Um vit samanbera Strandferðsluna við Atlantsflog, gerst beinanvegin greitt, at feløgin bæði hava als ikki sama grundarlag fyri at eksistera.

Strandferðslan er ein fólksins tæna, hvørs endamál er at halda livistøðinum í útoyggjunum uppi, hvørs vinningur ikki verður gjørdur upp og er torførur at fáa eyga á hjá einum havnarmanni sum undirritaða, hóast eg veit, at hann er púra greiður hjá útoyggjafólki.

Atlantsflog er ein fyrirtøka, hvørs fyrsta endamál er at vinna pening á einum marknaði við ongari kapping, á øllum ferðafólkaferleiðum, sum vit hava úteftir. Hesar ferleiðir eru samstundis livsgrundarlagið hjá føroyska samfelagnum. Støðan hevur nú valdað í nøkur ár, nóg leingi til at flestu føroyingar, og serliga útisetar, hava kent amp-an av dýrum flogferðaseðlum

og óstöðugum ferleiðum.

Strandferðslan hevur undirskot og tað skal hon hava. Tí kann hon ikki privatiserast. Atlantsflog hevur í nøkur ár havt eitt ávíst yvirskot, men fyrstu árin var, hall og landið mátti bjarga fyrirkuni, eins og Maersk konsernin eisini bjargaði Maersk Air. Hóast Atlantsflog er privatiserað, kann fyrirkunin fara at geva hall aftur, og tá verður landið noytt at taka um endan og rokningin send til skattaborgaran, eins og vit upplivdu við Smyril Line herfyri. Tí er betri, at landið stendur við endan bæði í góðum og ringum tíðum.

Politikkarar hava eisini lagt stein oman á byrðu við at leggja eitt ferðaaavgjald á ferðandi til og úr Føroyum, meðan ferðafólk, ið sigla millum oyggjar, bæði við skipi og gjøgnum tunlar, fáa stuðul við tað, at flestu av sliikum almennum ílögum (skip og tunlar) geva undirskot. Hetta er eitt paradoks.

Ein og hvør dugir at siggja, at skipanin, sum Atlantsflog er partur av, hevði ongantíð verið

góðtikið til ferðafólkaflutning innanlands. Men hví er skipanin so góðtikið til ferðafólkaflutning ímillum Føroyar og onnur lond? Sigur tað seg ikki sjálvt, at vit mugu flyta logikk-in, sum Strandferðslan er bygd á, yvir á Atlantsflog, nevnliga tí at sambandið millum Føroyar og umheimin er líkt sambandinum millum føroyskar útoyggjar og føroyskt meginoki? Hvussu kunnu vit góðtaka, at eitt privat monopol situr so tungt á okkara úttanhýsis útoyggjaleiðum, tá ið vit ongantíð høvdu góðtikið eitt privat monopol á okkara innanhýsis útoyggjaleiðum?

Atlantsflog varð sett á stovn, nevnliga fyri at tálma tí yvirræði og høgum prísnum, sum Maersk hevði á ferleiðini millum Danmark og Føroya. Tað er sostatt eitt týðiligt paradoks, at einskiljingin av Atlantsflog, sum byrjaði herfyri, var eitt afturstig ímóti tí støðu, sum vit høvdu við Maersk sum einaráðandi monopoli á føroyaleiðini.

Serliga er tað paradoksalt, at einskiljing ofta verður sett í samband við dynamikk og búskaparligan framburð, men at í sambandi við Atlantsflog er einskiljing ein av høvuðsorsøkunum til tað mótsatta. Hetta prógvar, at marknaðarkreftir ikki altíð virka til fyrimums fyri samfelagið. Einskiljing og marknaðarkreftir eru ikki universalt positiv hugtøk, men mugu setast í ein ávisan samanhang, og her hava nógvir av núverandi føroyskum politikkarum (higartil) dumpað.

Tað skal tó sigast, at núverandi vinnumálaráhharrin, Johan Dahl, er so mikið framskygdur, at hann herfyri meldaði út, at tað almenna eigur at keypa einskilda partin av Atlantsflog aftur, soleiðis at felagið kann brúkast sum ein fólksins tæna, á sama hátt sum Strandferðslan. Tíverri kann tað sama ikki sigast um onnur samgongufólk, sum tvingaðu harra Dahl at draga sínar útsøgnir í land.

Eingin ynskir monopol á nøkrum marknaði. Men tá ið ikki slepst undan monopoli, sum á til dømis suðuroyarleiðini og keypmannahavnarleiðini, er altíð betri við almennum monopoli, hvørs grundarlag er “tænasta til breiðan ágóða”, enn privatum monopoli, hvørs

grundarlag fyrst og fremst er peningaligur vinningur.

Um tað almenna keypir einskilda partin aftur, verður sjálvandi minni peningaligur vinningur, og helst eisini undirskot onkur ár, hjá Atlantsflog, men vinningurin verður uttan iva at siggja aðrastaðni í samfelagnum, serliga við tað at fólk fara betur at tíma bæði at vitja og at flyta til Føroya í framtíðini.

Undir verandi støðu er púra greitt, at aðalendamálið hjá Atlantsflog er at vinna pening til sínar partaeigarar. Men kann tað góðtakast, at nakrir fáir vinnulívsmenn taka restina av samfelagnum til gísla, tálma ferðavinnu og vinnuligari menning annars og oyðileggja hugin hjá føroyskum útisetum at koma heimaftur at byggja land?

Tá ið føroyskir útisetar verða spurdir, um teir ætla sær til Føroya at búgva, er svarið javnan “eg vildi fegin viljað, men eg fái ikki viljað”. Sostatt hava útisetar ein tvílyntan hugburð til Føroyar; tey ynskja at búgva í Føroyum, men tey vilja ikki búgva her í núverandi støðu. Høvuðsorsøkin til hetta, er borgaragryvjan, sum Atlantsflog, saman við ávísam politikkarum, er í ferð við at grava rundan um føroyska samfelagið. Gryvjan kann skjótt gerast ein verulig grøv til ein doyggjandi útjaðara.

Um vit ynskja at vera verandi í fjarstøðu frá meginøkjunum, so er at lata privata Atlantsflog hava fríar teymar til at vinna sær pening á einasta úttanlandsferðamøguleika føroyinga. Men um vit ynskja eitt samfelag, sum flytir seg líka skjótt sum umheimurin og sum fær betri úrtøku frá sínum menniskjasliga og intellektuella tilfeingi, mugu vit rakna við og siggja, at núverandi støða er sera álvarslig. Politikkarar og onnur kunnu halda á at tveita um seg við orðum sum “altjóðagerð”, men tá ið nakað so grundleggjandi sum ferðasamband er í so ringum standi, kann alt annað gera tað sama.

Gævi at politikkarar tóku trupulleikan í álvara, og gævi at aðalendamálið hjá Atlantsflog bleiv líka hásinnað, sum tað hjá Strandferðsluni: At sambinda útjaðaran Føroyar við meginokið Evropa.

