

# EKSAMENSSAMARBEIDENDE FORKURSINSTITUSJONER

**Forkurs for treårig ingeniørutdanning og integrert masterstudium i teknologiske fag og tilhørende realfagskurs.**

Høgskolen i Bergen, Høgskolen i Sørøst-Norge, Høgskolen i Oslo og Akershus, Høgskulen i Sogn og Fjordane, Høgskolen i Østfold, NTNU, Universitetet i Agder, Universitetet i Stavanger, Universitetet i Tromsø, Rogaland kurs- og kompetansesenter, Westerdals

## **Eksamensoppgave**

### **KOMMUNIKASJON OG NORSK**

#### **Bokmål**

**30. mai 2016**

**kl. 9.00-14.00**

#### **Hjelpemidler:**

Ordbok/ ordliste i henhold til gjeldende fagplan

#### **Andre opplysninger:**

Oppgavesettet består av tre sider medregnet forsiden, og inneholder to oppgaver.

Du skal svare på begge oppgavene, men ikke på alle deloppgavene.

Vedlagt finner du også et utvalg av tekster. Noen av tekstene inngår direkte i enkelte av oppgavene, mens andre kan inneholde bakgrunnsstoff. Se oppgavetekstene.

## Del 1

### Langsvarsoppgave

Alle skal besvare denne oppgaven.

### Plast i havet

Plast har gjennom hele etterkrigstiden blitt en stadig vanligere komponent i mange forbruksvarer. Store mengder plastavfall ender derfor opp i havet. Noe ender opp i strandsonen, noe synker, og mye blir flytende. De siste årene viser flere forskningsrapporter at mengden plast i havet er langt større enn tidligere antatt og at dette truer det marine livet. Prosjektet *The Ocean Cleanup* har utviklet et rensesystem som skal testes utenfor Nederland sommeren 2016, og som er tenkt utplassert i stor skala innen 2020 i Stillehavet for å rense opp i de store plastkonsentrasjonene som finnes der.

Bruk vedleggene til å besvare de to deloppgavene. Husk å bruke kildereferanser i teksten.

**1 a) Hvorfor er plast i havet et problem? Forklar hvordan rensestasjonen til *The Ocean Cleanup* fungerer, og drøft hvor effektiv du tror en slik løsning er. Skriv svaret på norsk.**

**1 b) Write a summary of your own text in English, in approximately 150 words.**

Vedlegg 1: "I 2050 er det mer plast enn fisk i havet" (VG)

Vedlegg 2: "22-åring vil utrydde havplast" (Illustrert Vitenskap)

## Del 2

### Kortsvarsoppgave

Svar på en av oppgavene under. Skriv svaret på norsk.

#### a) Mål- og mottakeranalyse, og jobbsøknad

Tenk deg at du skal søke på en sommerjobb i Jernbaneverket. Den aktuelle stillingsutlysningen er vedlagt (vedlegg 3).

**Hva må du legge vekt på for å overbevise mottakeren om at du er rett person for jobben? Gjør en mål- og mottakeranalyse. Bruk det vedlagte skjemaet for mål- og mottakeranalyse (vedlegg 6). Skriv søknaden.**

Bruk gjerne teori fra kommunikasjonsdelen av faget.

PS! Hvis du bruker et tekstbehandlingsprogram som gjør det vanskelig å fylle ut skjemaet, kan du bruke ordene fra skjemaet, og sette det opp slik det lar seg gjøre i programmet.

#### b) Argumentasjon

Skribenten Knut Schreiner har skrevet en kronikk på NRK.no med tittelen «Bilen er den nye røyken» (vedlegg 4).

**Hva er hovedsynspunktet i teksten? Hvordan argumenterer forfatteren av innlegget for å overbevise, vinne tillit og for å bevege lesernes følelser?**

#### c) Prosjektarbeid

Et kjennetegn ved prosjektarbeid er at det er kreativt og resultatorientert innenfor en knapp tidsramme. Prosjektgruppa må derfor både kunne samarbeide godt og være faglig kompetent. Det er likevel ikke uvanlig at det oppstår samarbeidsproblemer underveis.

**Hvorfor er sammensetningen av gruppa så viktig i et prosjekt? Hvilke samarbeidsproblemer kan oppstå i prosjektgruppa som skyldes sammensetningen, og hvilke konsekvenser bør dette få for planlegging, ledelse og styring av prosjektet?**

Bruk gjerne teori fra prosjektdelen av faget.

#### d) Skjønnlitteratur

Romanen “Zen og kunsten å vedlikeholde en motorsykkel” (1974) av Robert M. Pirsig er fortellingen om en mann og hans 11 år gamle sønn på motorsykkelferie fra Minnesota til California (vedlegg 5). De reiser sammen med et vennepar, John og Sylvia.

**Les det vedlagte utdraget fra romanen, og forklar hva du mener er tekstens sentrale tema? Fortell med eksempler fra teksten hva John og Sylvia føler når de må forholde seg til teknologi, og sammenlign det med jeg-personens forhold til teknologi.**

## VEDLEGG 1

### I 2050 er det mer plast enn fisk i havet

*PLASTKATASTROFEN: Vi er i ferd med å kaste oss til en global miljøkatastrofe som truer verdenshavene: Hvert eneste år ender mer enn åtte millioner tonn plast i havet.*

Av Rune Thomas Ege / VG / 20.01.2016

Her er nyheten du ikke vil ha servert til middag: Hvis ingenting gjøres, vil det innen 2050 være mer plastsøppel enn fisk i verdenshavene.

Hvert eneste minutt dumpes det plast tilsvarende en fullastet søppelbil rett i havet, ifølge en ny rapport fra World Economic Forum (WEF) kalt «The new plastics economy».

Det blir svimlende åtte millioner tonn i året.

Konsekvensene er allerede tydelige: Forskerne mener at marin forsøpling dreper mer enn én million sjøfugler per år. I Nordsjøen er det antatt at 95 prosent av havhestene nå har plast i magen.

– De økologiske konsekvensene av søppel i havene er alvorlige. Dyr som ferdes langs strendene går seg fast og dør i tau- og garnrester. De kan også dø fordi de har spist plastbiter som flyter i sjøen, har forsker Geir Wing Gabrielsen ved Polarinstituttet tidligere sagt til VG.

#### **Flytende søppelberg**

Det finnes i dag fem enorme søppeldynger i verdenshavene. Forskere frykter den sjette er under oppbygging i Barentshavet.

Ifølge den nye WEF-rapporten flyter det minst 150 millioner tonn søppel rundt i verdenshavene i dag. Og mengden øker minutt for minutt. Hvis ingenting gjøres, vil mengden plast vi hver eneste dag dumper i havet firdobles på 30 år.

- Innen 2025 vil havet inneholde ett tonn plast for hver tredje tonn fisk. Innen 2050 vil det være mer plast enn fisk (etter vekt), skriver forskerne i rapporten.

Også norske farvann rammes.

- Man regner med at kun 15 prosent av søppelet som tilføres havet, flyter. En like stor del blir liggende i strandsonen, mens 70 prosent synker til bunns. Nylig er det beregnet at det bare i Nordsjøen finnes 600.000 tonn plast på havbunnen, sier Rob Barrett ved Universitetet i Tromsø til VG.

### Verdens bruk av plast

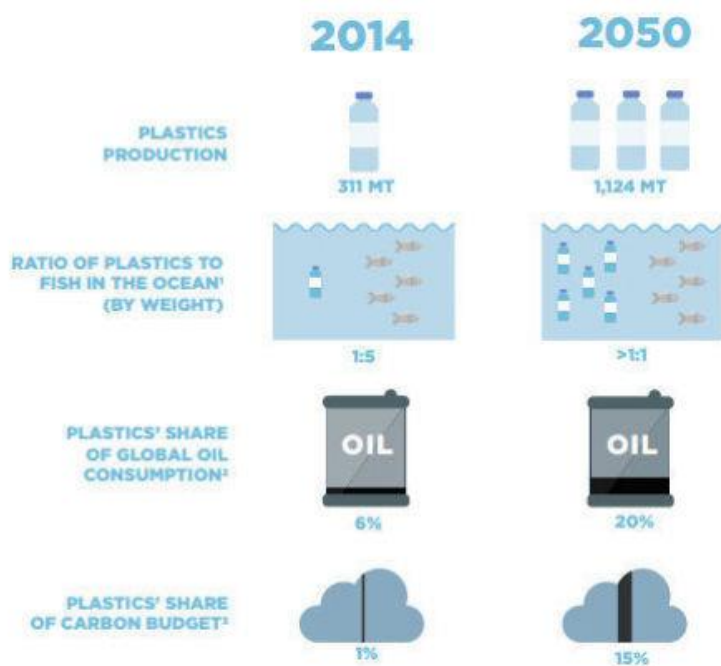
\*\*Produksjonen av plast på verdensbasis er **20-doblet siden 1964** og var i 2014 på 311 millioner tonn.

\*\*Produksjonen ventes å bli **doblet igjen i løpet av ti år** og firedoblet innen 2050.

\*\*26 prosent av platen er plastemballasje. Dette er en økning fra 17 prosent i 2000. I 2013 utgjorde plastemballasjen 78 millioner tonn, til en verdi av 2300 milliarder dollar. I 2050 forventes dette å øke til 318 millioner tonn.

\*\*Manglende resirkulering av plastemballasje gjør at plast til en **verdi av mellom 700 og drøyt 1000 milliarder kroner** årlig forsvinner ut av sirkulasjon. Dette tilsvarer 95 prosent plastens samlede verdi.

\*\*14 prosent av platen resirkuleres, 14 prosent blir brent eller omdannet til drivstoff eller andre materialer, 40 prosent blir deponert på søppelfyllinger mens 32 prosent



Illustrasjon: World Economic Forum

Ifølge WEF-rapporten er det meste av plasten i havene engangsemballasje. Den anslår at vi kaster plast for svimlende 1000 milliarder kroner i året, skriver NTB.

I tillegg kommer skadene søppelet påfører fiskeindustri, turisme og shipping.

- Mens de totale økonomiske konsekvensene fortsatt er uklare, viser foreløpige studier at det minst dreier seg om mange milliarder dollar, står det i rapporten.

### Kan ende i maten din

Og enda mer bekymringsfullt: Plasten som brytes ned til mikropartikler, tas opp i dyr og marine næringskjeder. VG har tidligere skrevet at så mye som 88 prosent av havoverflaten inneholder plastavfall.

– Dermed kan giftene flytte seg oppover i kjeden, og ende hos dyr og mennesker som spiser fisk. Plast inneholder en rekke organiske miljøgifter som PCB, PAH, pesticider, phthalater, bromerte flammehemmere og bisphenol A, og undersøkelser viser at disse miljøgiftene kan overføres fra plast til marine organismer, sier Wing Gabrielsen.

Det finnes ifølge WEF-forskerne måter å bremse utviklingen på, blant annet ved resirkulering og forbud eller begrensninger i bruken. Dessuten at man benytter andre materialer og utvikler nye teknologier.

### Hjelper poseforbud?

Bangladesh var i 2002 det første landet som forbød bruk av plastposer, etter at man hadde funnet ut at posene stoppet til dreneringssystemene under storflommer.

Rwanda og Kina fulgte etter i 2008. Dette førte til en årlig reduksjon av rundt 40 milliarder plastposer i omløp, ifølge NTB.

På verdensbasis blir i dag bare 14 prosent av plastemballasjen samlet inn for gjenbruk. Til sammenligning er den globale gjenbruksprosenten for papir oppe i 58 prosent, mens den for jern og stål ligger på mellom 70 og 90 prosent.

Norge har høy gjenvinning av plast. Ifølge de siste tallene fra Miljødirektoratet ble rundt 94 prosent av plastemballasjeavfallet gjenvunnet i 2014, og av dette gikk omtrent 42 prosent til materialgjenvinning, skriver NTB.

**Kilde: VG/NTB**

# 22-åring vil utrydde havplast

Nederlandske Boyan Slat fikk som 17-åring ideen om å rense havene for plast. Nå er han i gang med å virkeliggjøre visjonen med prosjektet The Ocean Cleanup. Middelet? Gigantiske flytesperringer og oppsamlingsstasjoner langt ute på havet.

**Illustrert Vitenskap, 19.02.2016**

**Av Mikkel Skovbo**

I 2050 vil det være mer plast i havet enn det er fisk, anslår [World Economic Forum](#)  
Men det skjer ikke med Boyan Slat's innsatsvilje.

Den nederlandske gründeren og hans 35 mann store stiftelse, The Ocean Cleanup, er i ferd med å finpusse en nyskapsel som kan høste kolossale mengder plast fra verdenshavene – stort sett automatisk.

## The Ocean Cleanup går på havstrøm

Ideen er enkel: I stedet for å samle inn plast ved å tråle havene med skip, skal de store, sirkulære havstrømmene – gyrene – gjøre arbeidet for oss og føre plasten mot 100 km lange flytesperringer. Derfra skyver strømmen plasten videre mot en sentral oppsamlingsstasjon.

Ved oppsamlingsstasjonen freser et transportbånd de store plaststykkene opp i en 3000 m<sup>3</sup> stor beholder innebygget i plattformen, mens de mindre stykkene blir sugd opp fra havet med en slamsugerlignende pumpe. Oppsamlingsenheten har også en makulator som kverner de største plaststykkene til mindre – og alt er primært drevet av solceller.

## Vind og bølger er hovedfienden

Flytesperringene stikker bare 3 m ned i vannet da det er her konsentrasjonen av plast i havene er størst. Sperringen består av et ugjennomtrengelig materiale som – i motsetning til nett – ikke utgjør en risiko for fisk og havdyr, da de kan svømme under og unngå å bli fanget. Det hele holdes på plass av enorme ankere på havbunnen.

*Illustrasjon: Sperringene går ut fra oppsamlingsplattformen i en vinkel på 30 grader slik at strømmen lettest mulig kan føre frem plastavfallet.*



På grunn av de enormt vanskelige værforholdene ute på havet er forankringen prosjektets akilleshæl. Det er uhyre vanskelig å konstruere et system som kan motstå storm og bølger – ikke river seg løs eller slites i stykker over tid – og som samtidig er fleksibelt nok til alltid å følge havets overflate slik at platen ikke slipper ut.

Med inspirasjon fra offshore-teknologien mener The Ocean Cleanup å ha funnet en løsning som kan holde flytelegemene på plass på opptil 2500 m dyp, og i store bølgetanker tester de materialets evne til å bevege seg i perfekt symbiose med havet.

På nåværende tidspunkt mener folkene bak The Ocean Cleanup at utstyret deres kan håndtere 95 % av havets forskjellige værforhold.

## The Ocean Cleanup sjøsettes i 2020

Denne sommeren tester The Ocean Cleanup en 100 m lang utgave av flytesperringen utenfor kysten av Nederland. Hvis forsøket går bra, er det meningen at en 2 km lang flytesperring skal testes ut i havet utenfor Japan i begynnelsen av 2017.

"Vi tester nå for å finne ut hva som ikke virker," sier Boyan Slat.

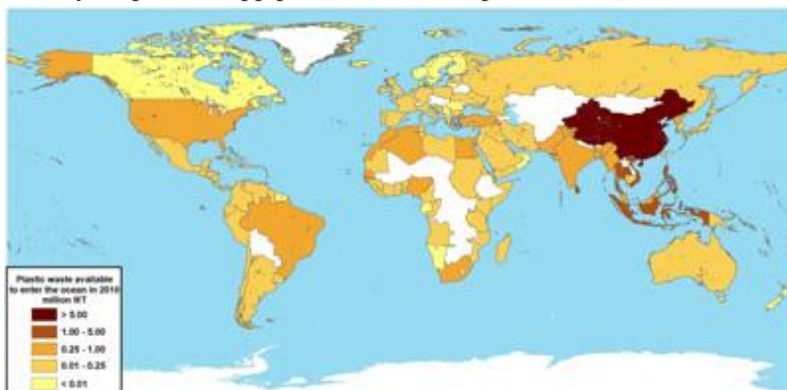
Holder kjøreplanen, er ambisjonen å legge ut en 100 km lang flytesperring mellom California og Hawaii i 2020. Den kan fjerne anslagsvis 42 % av all platen i den nordlige Stillehavs-gyren på 10 år – til 3 % av prisen for konvensjonell plastoppydding.

-----

## FAKTA: PLAST I HAVET

### HVOR MYE?

8 mill. tonn plast er i gjennomsnitt det som slippes ut i verdenshavene hvert år ifølge en undersøkelse offentliggjort i tidsskriftet Science. Det tilsvarer fem handleposer med plastavfall for hver 30 cm kyststrekning i verden. Eller en full søppelbil hvert minutt året rundt. Og det blir ikke bedre: Estimater for 2025 lyder på et utslipp på 17,5 mill. tonn plast.



*Hvem griser mest? Jo mørkere et land, jo mer plast råder det over – plast som er dårlig forvaltet og fort kan ende i havene [University of Santa Barbara].*

### **HVOR KOMMER DET FRA?**

80 % av plastavfallet kommer fra landjorden, der synderne er losseplasser, industri, spillvann og turister som etterlater avfallet sitt i havner og langs kyster. De resterende 20 % kommer fra skipsfart, offshore-industri og fiskeri.

### **HVA SKJER MED DET?**

Vind og strøm fører plasten til fem store havområder, der den blir fanget i midten av de store havstrømmene, såkalte gyrer.



*Fem store havstrømmer i Atlanteren, Stillehavet og Indiahavet – gyrene – fanger opp mesteparten av plasten i verdenshavene [Wikimedia Commons].*

I havområdene kverner solens UV-stråler, vinden og bølgene plasten til mikroplast i strimler på 1–5 mm. Den kjemiske sammensetningen av plasten endres simpelthen i takt med at tilsetningsstoffene vaskes ut i havvannet.

Den suppen av mikroplast som skvulper rundt i gyrene, er det man kaller en **plastøy**, selv om plasten ikke kan ses med det blotte øye og hovedsakelig befinner seg under havoverflaten. Til sammen utgjør områdene med store konsentrasjoner av nedbrutt plast **et areal på størrelse med Afrika**.

### **ER DET FARLIG?**

Mikroplasten blir spist av vannlopper og små fisk og føres videre opp igjennom havets næringskjede – sammen med miljøgiftene som sitter på plastens overflate. Bløtgjøringsmidler, oljerester og flammehemmere fra plasten ender dermed i større fisk, som til syvende og sist havner i magen på mennesker. Selv om det ennå ikke er påvist giftstoffer fra havplast i mennesker, så er stoffene forbundet med kreft, misdannelser og forplantningsproblemer.





*Jernbaneverket tilbyr togselskapene i Norge et sikkert og effektivt trafikksystem. Vi planlegger, bygger ut og vedlikeholder jernbanenettet, inkludert stasjoner og godsterminaler samt har ansvaret for den daglige styringen av togtrafikken. Med 60 millioner årlige personreiser på jernbanenettet og frakt av betydelige godsmengder over lengre distanser, bidrar jernbanen til å løse transportutfordringer på en effektiv og miljøvennlig måte. Jernbaneverket har over 4 000 høyt kvalifiserte medarbeidere innenfor en rekke fagområder som telekommunikasjon, elektro- og byggfag, samfunnsplanlegging, ruteplanlegging og trafikkstyring. Jernbaneverket er en statsetat underlagt Samferdselsdepartementet.*

## Sommerjobb i Norges største samferdselsprosjekt?

---

Follobaneprojektet er svært omfattende. Mange ulike arbeidsoperasjoner skal utføres samtidig, tidsfrister skal holdes og prosjektet byr på spennende utfordringer innen ledelse og logistikk. Et slikt storskalaprojekt vil i byggeperioden påvirke mennesker, natur og miljø. Det vil sommeren 2016 være aktuelt å ta inn ambisiøse og nysgjerrige studenter i flere av våre delprosjekter. Hos oss vil du få en smak på hva det innebærer å jobbe i et helt spesielt og samfunnsnyttig prosjekt.

Aktuelle lokasjoner er Oslo, Åsland og Ski.

Åsland er for øvrig Follobanens store riggområde mellom Oslo og Ski, ved E6 sør for Oslo. Fra Åsland skal to tunnelboremaskiner bore de to løpene mot Ski, mens to andre skal bore nordover mot Oslo. Her blir det også produksjon av betongelementer til tunnelen. Buss er satt opp mellom Oslo S og Åsland.

### Arbeidsoppgaver

- Stikkord for Follobaneprojektet er tunnel, betong, jernbaneteknikk, tverrfaglighet, sikkerhet, miljø, planlegging, grunnerverv, kommunikasjon, samarbeid m.m. Har du bakgrunn og interesse innen noe av dette, er du kanskje den vi ser etter.

Skriv i søknaden hva du helst kunne tenke deg å jobbe med og kom gjerne med alternativer. Skriv også inn hvilket tidsrom du kunne tenke deg å jobbe og evt. preferanser for arbeidssted.

## Ønskede kvalifikasjoner

- Relevant høyere utdanning (høgskole/universitet)
- Ønskelig med god muntlig og skriftlig formuleringsevne, både på engelsk og norsk

## Personlige egenskaper

- Du har gode samarbeids- og kommunikasjonsegenskaper. Du er nysgjerrig, "på" og omgjengelig.
- Vi legger vekt på lojalitet i forhold til Jernbaneverkets etiske retningslinjer, og våre verdier som er åpen, profesjonell og engasjert

## Vi tilbyr

- Spennende og lærerike arbeidsoppgaver i Norges største samferdselsprosjekt
- Et godt arbeidsmiljø med dyktige kolleger og fagmiljøer
- Ved behov, betalt strekningsbillett med NSBs tog mellom bosted og arbeidssted
- Den som ansettes lønnes som avdelingsingeniør, stillingskode 1084, lønnstrinn 36. Dette utgjør for tiden 180 kr. pr. time (ved avsluttet 1. eller 2. studieår, bachelorgrad-studie eller gjennomgående mastergrad-studie).

Eller som avdelingsingeniør, stillingskode 1085, lønnstrinn 38. Dette utgjør for tiden 185 kr. pr. time (ved oppnådd bachelorgrad eller avsluttet 3. eller 4. studieår, mastergrad-studie).

Staten som arbeidsgiver skal utnytte den fulle bredde i befolkningens kompetanse. Den statlige arbeidsstyrken skal i størst mulig grad gjenspeile mangfoldet i samfunnet. Derfor oppfordres alle kvalifiserte kandidater med ulik utdanning, arbeids- og livserfaring til å søke jobb i Staten.

## Informasjon

---

- Sted: **Akershus,Oslo**
- Publisert: **16. feb 2016**
- Søknadsfrist: **13. mar 2016**
- Tiltredelse: **Etter avtale**
- Arbeidsspråk: **Norsk**
- Bransjer: **Bygg og anlegg**

## Kontaktperson

**Thomas Birkelund.** Tlf. 991 03 390

## VEDLEGG 4

Kronikk på NRK Ytring ([www.nrk.no/ytring](http://www.nrk.no/ytring))

### Bilen er den nye røyken

Lenge har bilen vært et symbol på frihet og mobilitet. Å eie en bil var et symbol på status. Sånn er det ikke lenger.

Av musikkredaktør i Tidal og sosiolog Knut Schreiner.  
Schreiner er fast musikkspaltist i Ytring på radio og nett.  
Publisert 22.02.2016

I sosiologien har man begrepet det kulturelle etterslepet. Det peker på hvordan kulturen henger etter teknologisk utvikling.

I dag ser vi det kulturelle etterslepet av internett, sosiale medier og digitalisering generelt. For femti til hundre år siden var det andre ting. Det ene var telefonen, det andre var bilen.

Lenge var bilen et symbol på frihet. Noe som kunne ta enkeltmennesket steder der det tidligere ikke kunne dra, uavhengig av avgangstider og tabeller. Bilen var symbol på velstandsøkning og mobilitet. Bilen var et statussymbol.

Sånn er det ikke lenger. Bilen har gått inn i en krisetid. Det handler ikke bare om miljøet. Det er den kulturelle fortellingen om bilen som er i ferd med å endre seg.

### Bilen er ikke lenger framskrittet

I Oslo skal hver femte bil forsvinne, kunne man lese på forsiden av [Aftenposten denne uka](#). Sentrum skal bli bilfritt. Det blir stadig vanskeligere og dyrere å parkere.

Nå er det sykkelen som har overtatt den symbolske kraften som ligger i å representere framskrittet. I moderne byer er det sykkelen, ikke bilen som gir frihet.

Sykkelen har blitt et tegn på selvkontroll, urban livsstil, god helse og korrekte synspunkter. Bilen har blitt det motsatte: Et tegn på latskap, egoisme. Noe gubbete og foreldet.

Dagens unge er ikke engang interessert i å eie sin egen bil. Delingsøkonomi og tjenesten Uber – det vil si internett – gjør at bil bare er noe man bestiller når man trenger det.

Stadig færre tar førerkort. Og i framtiden, vil bilen kjøre seg selv. Uten privat eier og uten fører, vil ikke bilen være noe annet enn en et transportmiddel, omtrent som en shuttle.

Bilen er ikke lenger et statussymbol. Bilen er den nye røyken.

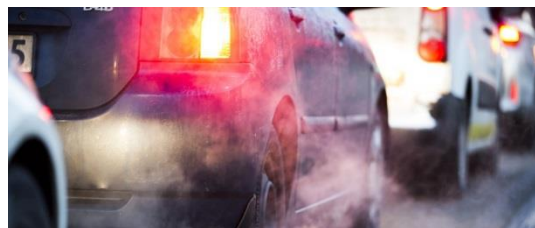
En gang i tiden var sigaretter forbundet med stil og progressive mennesker. Men uansett hvor mye man advarte mot helsefaren, var det ikke før man fikk endret det kulturelle narrative om siggen, som noe for de lavere samfunnsklasser og ressursvake folk, at folk sluttet å røyke på dagen.

Og det samme skjer med bilen nå. Bilistene mobbes. Når bilistene i Oslo må flytte bilene annenhver time, er det det samme som røykere som må ut i kulda for å få røyken sin.

### Urbant samfunn uten bilen

En ny generasjon har visjon om et urbant samfunn uten privatbilisme, der alle sykler og benytter et godt kollektivtilbud. Nå vil man ikke lenger ha en bil for å komme seg ut av byen. Eller være avhengig av bilen for å komme seg på jobb eller kjøpe en kartong melk.

Det er i byene man skal finne roen, på sykkel, i åpne gater og plasser.



*'Når bilistene i Oslo må flytte bilene annenhver time, er det det samme som røykere som må ut i kulda for å få røyken sin', skriver Knut Schreiner.*

I populærkulturen har bilen en spesiell plass. Bare tenk på alle sangene om å kjøre bil, være med kjæresten i baksetet. Tenk på drive-in kinoer eller femtitallsfilmer som Siste Natten Med Gjengen.

Sanger og filmer om sykling, derimot, finnes nesten ikke. Men de siste ti årene har antallet sanger om sykling skutt i været.

Mark Ronson, mannen som er kjent for en av vår tids aller mest populære låter, Uptown Funk, synger om å sykle.

I hans The Bike Song møter vi en person som nyter friheten på sykkelen. Alle maser på han at hans skal bli voksen, få seg en vanlig jobb, stifte familie og, ja, få seg bil.

Men han, han vil bare sykle litt til.

---

Hver uke kobler Knut Schreiner musikk med politikk og aktualiteter i «Ytring» på P2 søndag kl. 11. Schreiner er musikkredaktør i Tidal, musiker (kjent fra band som Kåre and the Cavemen, Euroboys, Turboneger) og kultursosiolog.

## Utdrag fra «Zen and the Art of Motorcycle Maintenance» (1974) av John M. Pirsig

*Inability on their part is ruled out immediately. They are both plenty bright enough. Either one of them could learn to tune a motorcycle in an hour and a half if they put their minds and energy to it, and the saving in money and worry and delay would repay them over and over again for their effort. And they know that. Or maybe they don't. I don't know. I never confront them with the question. It's better to just get along.*

*But I remember once, outside a bar in Savage, Minnesota, on a really scorching day when I just about let loose. We'd been in the bar for about an hour and we came out and the machines were so hot you could hardly get on them. I'm started and ready to go and there's John pumping away on the kick starter. I smell gas like we're next to a refinery and tell him so, thinking this is enough to let him know his engine's flooded.*

*"Yeah, I smell it too," he says and keeps on pumping. And he pumps and pumps and jumps and pumps and I don't know what more to say. Finally, he's really winded and sweat's running down all over his face and he can't pump anymore, and so I suggest taking out the plugs to dry them off and air out the cylinders while we go back for another beer.*

*Oh my God no! He doesn't want to get into all that stuff.*

*"All what stuff?"*

*"Oh, getting out the tools and all that stuff. There's no reason why it shouldn't start. It's a brand-new machine and I'm following the instructions perfectly. See, it's right on full choke like they say."*

*"Full choke!"*

*"That's what the instructions say."*

*"That's for when it's cold!"*

*"Well, we've been in there for a half an hour at least," he says.*

*It kind of shakes me up. "This is a hot day, John," I say. "And they take longer than that to cool off even on a freezing day."*

*He scratches his head. "Well, why don't they tell you that in the instructions?" He opens the choke and on the second kick it starts. "I guess that was it," he says cheerfully.*

*And the very next day we were out near the same area and it happened again. This time I was determined not to say a word, and when my wife urged me to go over and help him I shook my head. I told her that until he had a real felt need he was just going to resent help, so we went over and sat in the shade and waited.*

*I noticed he was being superpolite to Sylvia while he pumped away, meaning he was furious, and she was looking over with a kind of "Ye gods!" look. If he had asked any single question I would have been over in a second to diagnose it, but he wouldn't. It must have been fifteen minutes before he got it started.*

*Later we were drinking beer again over at Lake Minnetonka and everybody was talking around the table, but he was silent and I could see he was really tied up in knots inside. After all that time. Probably to get them untied he finally said, "You know—when it doesn't start like that it just—really turns me into a monster inside. I just get paranoid about it." This seemed to loosen him up, and he added, "They just had this one motorcycle, see? This lemon.*

*And they didn't know what to do with it, whether to send it back to the factory or sell it for scrap or what—and then at the last moment they saw me coming. With eighteen hundred bucks in my pocket. And they knew their problems were over."*

*In a kind of singsong voice I repeated the plea for tuning and he tried hard to listen. He really tries hard sometimes. But then the block came again and he was off to the bar for another round for all of us and the subject was closed.*

*He is not stubborn, not narrow-minded, not lazy, not stupid. There was just no easy explanation. So it was left up in the air, a kind of mystery that one gives up on because there is no sense in just going round and round and round looking for an answer that's not there. It occurred to me that maybe I was the odd one on the subject, but that was disposed of too. Most touring cyclists know how to keep their machines tuned. Car owners usually won't touch the engine, but every town of any size at all has a garage with expensive lifts, special tools and diagnostic equipment that the average owner can't afford. And a car engine is more complex and inaccessible than a cycle engine so there's more sense to this. But for John's cycle, a BMW R60, I'll bet there's not a mechanic between here and Salt Lake City. If his points or plugs burn out, he's done for. I know he doesn't have a set of spare points with him. He doesn't know what points are. If it quits on him in western South Dakota or Montana I don't know what he's going to do. Sell it to the Indians maybe. Right now I know what he's doing. He's carefully avoiding giving any thought whatsoever to the subject. The BMW is famous for not giving mechanical problems on the road and that's what he's counting on. I might have thought this was just a peculiar attitude of theirs about motorcycles but discovered later that it extended to other things -- .Waiting for them to get going one morning in their kitchen I noticed the sink faucet was dripping and remembered that it was dripping the last time I was there before and that in fact it had been dripping as long as I could remember. I commented on it and John said he had tried to fix it with a new faucet washer but it hadn't worked. That was all he said. The presumption left was that that was the end of the matter. If you try to fix a faucet and your fixing doesn't work then it's just your lot to live with a dripping faucet.*

*This made me wonder to myself if it got on their nerves, this drip-drip-drip, week in, week out, year in, year out, but I could not notice any irritation or concern about it on their part, and so concluded they just aren't bothered by things like dripping faucets. Some people aren't.*

*What it was that changed this conclusion, I don't remember—some intuition, some insight one day, perhaps it was a subtle change in Sylvia's mood whenever the dripping was particularly loud and she was trying to talk. She has a very soft voice. And one day when she was trying to talk above the dripping and the kids came in and interrupted her she lost her temper at them. It seemed that her anger at the kids would not have been nearly as great if the faucet hadn't also been dripping when she was trying to talk. It was the combined dripping and loud kids that blew her up. What struck me hard then was that she was not blaming the faucet, and that she was deliberately not blaming the faucet. She wasn't ignoring that faucet at all! She was suppressing anger at that faucet and that goddamned dripping faucet was just about killing her! But she could not admit the importance of this for some reason.*

*Why suppress anger at a dripping faucet? I wondered.*

*Then that patched in with the motorcycle maintenance and one of those light bulbs went on over my head and I thought, Ahhhhhhhh!*

*It's not the motorcycle maintenance, not the faucet. It's all of technology they can't take. And then all sorts of things started tumbling into place and I knew that was it. Sylvia's irritation at a friend who thought computer programming was "creative." All their drawings and paintings and photographs without a technological thing in them. Of course she's not going to get mad*

*at that faucet, I thought. You always suppress momentary anger at something you deeply and permanently hate. Of course John signs off every time the subject of cycle repair comes up, even when it is obvious he is suffering for it. That's technology. And sure, of course, obviously. It's so simple when you see it. To get away from technology out into the country in the fresh air and sunshine is why they are on the motorcycle in the first place. For me to bring it back to them just at the point and place where they think they have finally escaped it just frosts both of them, tremendously. That's why the conversation always breaks and freezes when the subject comes up.*

## VEDLEGG 6

# Skjema for mål- og mottakeranalyse

EMNE:			
Mottakerenes gruppekjennetegn: - - - - - - - - - - - -			
Hovedmål:			
Delmål:	Gradering		Merknader:
	Viktig (1-5)	Vanskelig (1-5)	
- - - - - - - - - - -			



