

NORWEGIAN A2 – STANDARD LEVEL – PAPER 1
NORVEGIEN A2 – NIVEAU MOYEN – ÉPREUVE 1
NORUEGO A2 – NIVEL MEDIO – PRUEBA 1

Monday 10 May 2004 (afternoon)
Lundi 10 mai 2004 (après-midi)
Lunes 10 de mayo de 2004 (tarde)

1 hour 30 minutes / 1 heure 30 minutes / 1 hora 30 minutos

INSTRUCTIONS TO CANDIDATES

- The Bokmål version is followed by the Nynorsk version.
- Do not open this examination paper until instructed to do so.
- Choose either the Bokmål version or the Nynorsk version.
- Section A consists of two passages for comparative commentary.
- Section B consists of two passages for comparative commentary.
- Choose either Section A or Section B. Write one comparative commentary.
- It is not compulsory for you to respond directly to the guiding questions provided. However, you may use them if you wish.

INSTRUCTIONS DESTINÉES AUX CANDIDATS

- La version en Bokmål est suivie de la version en Nynorsk.
- N'ouvrez pas cette épreuve avant d'y être autorisé(e).
- Choisissez ou la version en Bokmål ou la version en Nynorsk.
- La section A comporte deux passages à commenter.
- La section B comporte deux passages à commenter.
- Choisissez soit la section A, soit la section B. Écrivez un commentaire comparatif.
- Vous n'êtes pas obligé(e) de répondre directement aux questions d'orientation fournies. Vous pouvez toutefois les utiliser si vous le souhaitez.

INSTRUCCIONES PARA LOS ALUMNOS

- La versión en Bokmål es seguida por la versión en Nynorsk.
- No abra esta prueba hasta que se lo autoricen.
- Elija la versión en Bokmål o la versión en Nynorsk.
- En la Sección A hay dos fragmentos para comentar.
- En la Sección B hay dos fragmentos para comentar.
- Elija la Sección A o la Sección B. Escriba un comentario comparativo.
- No es obligatorio responder directamente a las preguntas de orientación que se incluyen, pero puede utilizarlas si lo desea.

NORWEGIAN A2 – BOKMÅL VERSION

NORVEGIEN A2 – VERSION EN BOKMÅL

NORUEGO A2 – VERSIÓN EN BOKMÅL

Velg **enten** del A **eller** del B.

DEL A

Analyser og sammenlign de følgende to tekster.

Diskuter likheter og forskjeller mellom tekstene og deres tema(er). Inkluder kommentarer til måten forfatterne bruker elementer som struktur, stemning, bilder og andre stilistiske virkemidler for å få fram sitt budskap. Du må ikke besvare hjelpespørsmålene som følger oppgaven. Du kan imidlertid bruke dem som utgangspunkt for din sammenligning.

Tekst 1 (a)

Det er en million grunner til å ønske seg ny sykkel. Gleden ved å oppleve omgivelsene på en ny måte. Være nær landskapet du drar gjennom. Kjenne duftene, høre lydene, føle regndråpene.

5 Og så dette med å være litt mer venn med kroppen sin. De fleste av oss vet innerst inne at vi gjerne skulle ha levd litt sunnere. Trimmet litt oftere. Med ny sykkel blir det litt lettere, litt morsommere. Litt smittsomt er det også, sånn at dere plutselig er to som trør side ved side. Eller tre. Å sykle blir fort en familiegøire.

10 Og ikke nok med det. Før du vet ordet av det, er dere på miljøets side. Sykler til jobben i blant, mens bilen står hjemme uten å forurense. De misunnelige blikkene fra kolleger inspirerer ekstra. Og både Speilet og badevekten snakker sitt tydelige språk: Det hjelper!

Mer Enn "Bare" En Sykkel

15 Ny sykkel, ja vel – men hvorfor akkurat DBS? Grunnene er mange. Vi kan like godt begynne med nostalgien¹. Sjansene er store for at den første sykkel din var en DBS. At du en gang da du var liten tråkket sprengstolt av sted og håpet alle i hele verden skulle se deg. Trolig syklet mor og far også DBS i tiden da de traff hverandre. Det er selvsagt ikke tilfeldig at DBS er blitt den norske folkesykkelen. Nordmenn er kresne og skeptiske. Norsk natur er barsk og brutal. Det betyr at kun den beste sykkel er god nok. Og akkurat det er det jo DBS er. Den Beste Sykkelen.

20 Noen kjøper DBS rett og slett fordi DBS er norsk. Og hvorfor ikke? Norske merkevarer har tradisjon for å være sterke. Og en DBS er hundre prosent kvalitet. Deleprodusentene er håndplukket. Designen er valgt ut fra både internasjonale trender og krav til kjøreegenskaper. Hver sykkel går gjennom de strengeste kontroller før vi lar den trille ut på markedet. Hundre år med norsk klima har lært oss hvordan vi skal lage sykler som holder. Det setter folk pris på: DBS er det suverent mest solgte merket i Norge!

25 Ellers handler det om trygghet. Service. Garantier. Komfort. Stolthet. Sykkelopplevelsen din skal være 100% Så kjøp en DBS – til deg selv, til noen du er glad i. DBS. Det Betyr Sunnhet.

Utdrag fra DBS, *Den Beste Sykkel 2002*, reklamebrosjyre for DBS-sykler

¹ nostalgien – vemodig lengsel etter svunnen tid

Tekst 1 (b)

SYKKEL (fork. for *bicykkel*, fra eng. *bicycle*, eg. ’to-hjul’, til syklus), kjøretøy med ett eller flere hjul som drives frem med muskelkraft. Den typiske sykkelen av i dag har to hjul som drives frem ved hjelp av en kjedeanordning fra pedalene til bakhjulet.

5 Det er bruken av luftfylte dekk og oppfinnelsen av frihjulet som har gjort sykkelen til allemannseie i mange land. Luftfylte dekk sørger for tilstrekkelig komfort, og frihjulet tillater at syklisten kan holde føttene og pedalene stille mens sykkelen går.

En annen oppfinnelse som har gjort sitt til at sykkelen har fått stor utbredelse, er *giret*, som gjør at man utnytter den kraft man benytter på pedalene bedre i forhold til terrenget. Man skiller mellom kjedegir og navgir. Kjedegiret fungerer ved at en bevegelig ”arm” flytter kjedet mellom tannhjul på bakhjulet av ulik størrelse, slik at utveksling med pedalene blir større eller mindre. I tillegg kan kjedet flyttes mellom tannhjul ved pedalene. Navgir fungerer som en girkasse inne i navet. Fordelen ved kjedegir i forhold til navgir er at det er lettere og har muligheten til mange gir (pr. i dag opptil 27), men det krever mer vedlikehold.

15 Alle sykler er utstyrt med *bremser*, etter forskriftene én på hvert hjul. Sykler med kjedegir har bremseklemmer foran og bak som klemmes inn mot felgen. Sykler med navgir bremses på bak-hjulet ved å trå pedalene bakover, forhjulet bremses som regel med innvendig navbrems hvor bremseklosser presser mot navet fra innsiden eller felgbrems.

Historikk. Sykkelens opprinnelse går tilbake til en idé av franskmannen de Sivrac (1790). Han laget en *célérifere*, to hjul bak hverandre forbundet med et trestykke som ofte hadde form av en hest eller løve. Fremdriften foregikk ved at man sparket fra med føttene. Et lignende redskap med vribart forhjul, en løpemaskin (*velosiped* el. *dresin*), laget av tyskeren K.S. von Drais 1817. I 1853 forsynte tyskeren M. Fischer forhjulet med pedaler og denne typen ble snart forbedret av fransk-mannen P. Michaux. Ca. 1870 ble hjulene forsynt med massive¹ gummiringer og fikk ståleiker. Fra 1872 søkte man å oppnå større fart ved å gjøre det forreste hjulet (drivhjulet) stort (ca 1,5m i diameter) og det bakerste lite. Disse velosipedene² var vanskelige å sykle på og fikk klenge-navnene ”kenguruen” eller ”veltepetter”.

I 1876 fikk briten H.J. Lawson patent³ på en kjedeanordning fra pedalene til bakhjulet, slik at begge hjulene kunne gjøres forholdsvis små. Den vanligste utvekslingen er 1:2,4 (mens krank-hjulet med pedalene går 1 gang rundt, går bakhjulet 2,4 ganger rundt). Da man ca. 1890 fikk luftfylte ringer i steden for de tidligere massive gummiringene, og i 1895 frihjulet, nådde sykkelen i store trekk sin nåværende form.

Dagens sykler. Avanserte materialer som tidligere bare ble brukt innen fly-og romindustrien, er i økende grad blitt tatt i bruk på moderne sykler, først og fremst på terrengsykler. Materialer som aluminium, titan, karbon og termoplast erstatter ofte stål som rammemateriale. Giret er gjort enklere i bruk, med større presisjon og flere gir. Bremsene er gjort vesentlig kraftigere med lettere håndtrykk. Nyere fastpedaler hvor spesielle sko klikkes fast i binding på pedalen har gjort tråkket mye mer effektivt og enklere enn med de gamle tåklypene. Ønsket om bedre kontroll og komfort i terrenget har resultert i utviklingen av sykler med innebygd fjæring, først og fremst som fjærende forgafler, men også med ulike fjæringsmekanismer på bakhjulet. Terrengsykkelens inntog i Norge førte til en ny sykkelbølge i slutten av 1980-årene, og salget av racersykler ble kraftig redusert.

fra Aschehoug og Gyldendals *Store norske leksikon* (1998)

¹ massiv – solid, gjennomgående

² velosiped – navn på sykkel med stort forhjul og lite bakhjul og med pedaler på forhjulet

³ patent – enerett til utnyttelse av oppfinnelse

- De to tekstene har ulike målsetninger, hvilke?
- Hvordan bruker tekstforfatterne språket for å oppnå hensikten med tekstene?
- I hvilken grad er tekstene troverdige og hvorfor?

DEL B

Analyser og sammenlign de følgende to tekster.

Diskuter likheter og forskjeller mellom tekstene og deres tema(er). Inkluder kommentarer til måten forfatterne bruker elementer som struktur, stemning, bilder og andre stilistiske virkemidler for å få fram sitt budskap. Du må ikke besvare hjelpespørsmålene som følger oppgaven. Du kan imidlertid bruke dem som utgangspunkt for din sammenligning.

Tekst 2 (a)

Leitande etter Blaamann

Blaamann, Blaamann, Bukken min!
tenk paa vesle Guten din!
Bjørnen med sin lodne Feld
kann deg taka seint i Kveld.

- 5 Gamle "Lykle", Moder di,
seint kom heim med Bjølla si.

Og ho sprang og aat seg bar¹,
liksom det på Livet var.

- 10 D'er so knapt eg teva² fær:
kanskje alt du drepen er.

Kom no, kom no, Blaamann, hit!
du med alt dit store Vit.

Blaamann, Blaamann, svar meg no!
mekre med dit kjende Ljod³!

- 15 Ikkje enno, Blaamann min,
maa du døy fraa Guten din!

Aasmund Olavsson Vinje fra *Diktsamling* (1864)

¹ aat seg bar – oppførte seg

² teva – å puste

³ Ljod – lyd

Tekst 2 (b)

Dyrevern med finlandshette

Eidsvågsneset utenfor Bergen, natt til onsdag 16. juli 1997: En 17 år gammel gutt fra Askøy er på vei over Sandviksfjellet mot Jordalen. Sammen med ham er en 24 år gammel kamerat, en arkitektstudent fra Bergen. De to er erklærte dyrevenner. 17-åringen har vært aktiv i Dyrebeskyttelsen og NOAH. Underveis har de plukket opp jerrykanner med bensin, knipetenger og spraymaling. De er kledd som vanlige ungdommer. Vel fremme tar de på seg finlandshetter og klipper seg gjennom gjerdet til Fatland Bergens slakteri, på vestsiden. Først knuser de vinduene på to biler, heller inn bensin og tenner på. Fra den ene bilen sprer brannen seg til selve bygningen, ved lasterampen. På veggen ved siden av en av bilene maler de ”Smiler dyrene når dere dreper?”. De følger opp med dødningehoder og signaturen DFF. Så stikker de. Hjemme hos 24-åringen setter de seg til å spille sjakk.

På slakteriet tar brannen først tak i vestveggen. Den sprer seg videre over taket, like ved ett gassrør. Gjennom lufteanlegget har røret forgreninger til fjøset, til rundt 40 slaktefe og-sauer. Nede ved småbåthavnen i Eidsvåg går to mann vakt. Ved 03-tiden kikker Tom Rasmussen (33) inn over Jordalen. Han ser røyk. Han tar bilen, kjører noen hundre meter og konstanterer brann. 03.05 varsler han brannvesenet. Ved 06-tiden, da de første slakterne og skjæerne ankommer er brannen slukket. De er rasende. Å roe dem ned er det første daglig leder Jan Owe Karlsen gjør når han kommer ved 08-tiden. Det første han tenker er: Nå har det skjedd, det vi fryktet. Hvem er disse menneskene?

Våren 2000 slapp han ut etter tolv måneder for Fatland-aksjonen. 17-åringen er nå 24 student og musiker i Bergen, kraftig bygget, ikke spesielt høy, med en mild fremtoning. Han fremstår reflektert og lavmælt. Iført sort T-skjorte og vid, beige cordfløybukse serverer han te med brunt sukker. Det er første gang en DFF-aktivist lar seg intervjuet av et norsk riksmidium.

Hvor hentet dere engasjementet til aksjonen fra? – Det er en del av almenforståelsen, innsikt i hvordan verden henger sammen. Måten vi behandler dyrene på er symptomatisk for måten vi behandler resten av verden på. De trenges sammen og settes i situasjoner der de ikke kan forsvare seg. Da er det vårt ansvar å frigjøre dem fra båsene.

Hvordan kom du i kontakt med DFF? – DFF var ikke det første jeg tenkte på. Vi var en gruppe venner som fant ut at vi måtte gjøre noe. Vi hadde hørt om Djurenes Befrielse Front i Sverige, søsterorganisasjonen av DFF og Animal Liberation Front (ALF) i Storbritannia. De forfølger klare prinsipper. Det følte naturlig å sette våre aktiviteter inn i denne rammen.

Hva slags opplæring fikk dere? – Alt fra Detektimen til tidligere aksjoner vi leste om i avisene. Kall det almenkunnskap. Alle kan sabotere. Vi var ikke i kontakt med noen i DFF på forhånd. Jeg har aldri kjent noen andre som har vært tilknyttet DFF.

Hvorfor Fatland? – Vi hadde lyst til å gjøre noe med slakteriet. Vi leste om slaktemetodene, blant annet om halal-slakting¹. Det er ikke akkurat dyrevennlig. Ideen kom ca. en måned før vi gikk til aksjon.

Var det ingen som tok til orde for å la være? – Nei, men vi var bare to som gjennomførte denne aksjonen. To er vanskeligere å få øye på enn fire.

Men under rettssaken kom det jo frem at en tredje person avsto fra aksjonen fordi han mente en ildspåsettelse var å gå for langt? – Det var ikke relevant.

45 **Det ble en temmelig stor brann og store ødeleggelser?** – Avisene overdrev kraftig. Det var aldri noen fare for den delen av bygningen der dyrene oppholdt seg. Vi skulle gjerne tatt hele røklet², men selvsagt ikke når det var dyr der. En drøy halv million, som erstatningssummen ble på, er i seg selv ingen stor sum.

50 **Hvordan opplevde du å gjennomføre en aksjon som dette?** – Det var ikke særlig spenningsfylt. Bortsett fra da vinduene på den store bilen ble sprengt av brannen. Det var liksom litt gøy. Vi kjente litt adrenalin. Men det var en rasjonell handling.

Har du deltatt i noen flere aksjoner etter Fatland? – Nei. Det ville også vært idiotisk. Jeg blir kalt inn til avhør nærmest etter alle aksjoner, men jeg er ingen voldelig person.

Er du ikke kriminell? – Nei, kriminelle er folk som lever av å være kriminelle.

55 **Er du stolt?** – Ikke nødvendigvis stolt over det jeg har gjort, men det var en riktig handling.

Advokaten din prosederte på³ nødverge, uten å få medhold? – Så lenge dyr blir drept i Norge, og vi kan stoppe det, mener jeg det er nødverge.

Var dommen urettferdig? – Nei. Jeg observerer domstolens konklusjon. Men dommen var likevel voldsom. De ville statuere et eksempel.

Utdrag av intervju i *Aftenposten*, lørdag 24 mai 2003 – *Dyrevern med finlandshette*

¹ halal-slakting – muslimsk slaktemetode

² røklet – (her) alle bygningene

³ prosedere på – argumentere med

- Hvilke former for dyrehold gir de to tekstene uttrykk for?
- Hva forteller tekstene om ulike menneskers forhold til dyr?
- Hvordan kan tekstene bidra til eventuelt å endre holdninger til behandlingen av dyr i dag?

NORWEGIAN A2 – NYNORSK VERSION
NORVEGIEN A2 – VERSION EN NYNORSK
NORUEGO A2 – VERSIÓN EN NYNORSK

Vel **anten** del A **eller** del B.

DEL A

Analyser og samanlikn dei to fylgjande tekstane.

Diskuter likskapar og skilnader mellom tekstane og temaet deira. Ta med kommentarar til måten forfattarane brukar element som struktur, stemning, bilete og andre stilistiske verkemiddel for å få fram budskapet sin. Du må ikkje svare på hjelpespørsmåla som følger oppgåva. Du kan imidlertid nytte dei som utgangspunkt for samanlikninga di.

Tekst 1 (a)

Det er en million grunner til å ønske seg ny sykkel. Gleden ved å oppleve omgivelsene på en ny måte. Være nær landskapet du drar gjennom. Kjenne duftene, høre lydene, føle regndråpene.

5 Og så dette med å være litt mer venn med kroppen sin. De fleste av oss vet innerst inne at vi gjerne skulle ha levd litt sunnere. Trimmet litt oftere. Med ny sykkel blir det litt lettere, litt morsommere. Litt smittsomt er det også, sånn at dere plutselig er to som trør side ved side. Eller tre. Å sykle blir fort en familiegøire.

10 Og ikke nok med det. Før du vet ordet av det, er dere på miljøets side. Sykler til jobben i blant, mens bilen står hjemme uten å forurense. De misunnelige blikkene fra kolleger inspirerer ekstra. Og både Speilet og badevekten snakker sitt tydelige språk: Det hjelper!

Mer enn "bare" en sykkel.

15 Ny sykkel, ja vel – men hvorfor akkurat DBS? Grunnene er mange. Vi kan like godt begynne med nostalgien¹. Sjansene er store for at den første sykkel din var en DBS. At du en gang da du var liten tråkket sprengstolt av sted og håpet alle i hele verden skulle se deg. Trolig syklet mor og far også DBS i tiden da de traff hverandre. Det er selvsagt ikke tilfeldig at DBS er blitt den norske folkesykkelen. Nordmenn er kresne og skeptiske. Norsk natur er barsk og brutal. Det betyr at kun den beste sykkel er god nok. Og akkurat det er det jo DBS er. Den Beste Sykkelen.

20 Noen kjøper DBS rett og slett fordi DBS er norsk. Og hvorfor ikke? Norske merkevarer har tradisjon for å være sterke. Og en DBS er hundre prosent kvalitet. Deleprodusentene er håndplukket. Designen er valgt ut fra både internasjonale trender og krav til kjøreegenskaper. Hver sykkel går gjennom de strengeste kontroller før vi lar den trille ut på markedet. Hundre år med norsk klima har lært oss hvordan vi skal lage sykler som holder. Det setter folk pris på: DBS er det suverent mest solgte merket i Norge!

25 Ellers handler det om trygghet. Service. Garantier. Komfort. Stolthet. Sykkelopplevelsen din skal være 100% Så kjøp en DBS – til deg selv, til noen du er glad i. DBS. Det Betyr Sunnhet.

Utdrag fra *DBS, Den Beste Sykkel 2002*, reklamebrosjyre for DBS-sykler

¹ nostalgien – vemodig lengsel etter svunnen tid

Tekst 1 (b)

SYKKEL (fork. for *bicykkel*, fra eng. *bicycle*, eg. 'to-hjul', til syklus), kjøretøy med ett eller flere hjul som drives frem med muskelkraft. Den typiske sykkelen av i dag har to hjul som drives frem ved hjelp av en kjedeanordning fra pedalene til bakhjulet.

Det er bruken av luftfylte dekk og oppfinnelsen av frihjulet som har gjort sykkelen til
5 allemannseie i mange land. Luftfylte dekk sørger for tilstrekkelig komfort, og frihjulet tillater at syklisten kan holde føttene og pedalene stille mens sykkelen går.

En annen oppfinnelse som har gjort sitt til at sykkelen har fått stor utbredelse, er *giret*, som gjør at man utnytter den kraft man benytter på pedalene bedre i forhold til terrenget. Man skiller mellom kjedegir og navgir. Kjedegiret fungerer ved at en bevegelig "arm" flytter
10 kjedet mellom tannhjul på bakhjulet av ulik størrelse, slik at utveksling med pedalene blir større eller mindre. I tillegg kan kjedet flyttes mellom tannhjul ved pedalene. Navgir fungerer som en girkasse inne i navet. Fordelen ved kjedegir i forhold til navgir er at det er lettere og har muligheten til mange gir (pr. i dag opptil 27), men det krever mer vedlikehold.

Alle sykler er utstyrt med *bremser*, etter forskriftene én på hvert hjul. Sykler med
15 kjedegir har bremseklemmer foran og bak som klemmes inn mot felgen. Sykler med navgir bremses på bak-hjulet ved å trå pedalene bakover, forhjulet bremses som regel med innvendig navbrems hvor bremseklosser presser mot navet fra innsiden eller felgbrems.

Historikk. Sykkelenes opprinnelse går tilbake til en idé av franskmannen de Sivrac (1790). Han laget en *célérifère*, to hjul bak hverandre forbundet med et trestykke som ofte
20 hadde form av en hest eller løve. Fremdriften foregikk ved at man sparket fra med føttene. Et lignende redskap med vribart forhjul, en løpemaskin (*velosiped* el. *dresin*), laget av tyskeren K.S. von Drais 1817. I 1853 forsynte tyskeren M. Fischer forhjulet med pedaler og denne typen ble snart forbedret av franskmannen P. Michaux. Ca. 1870 ble hjulene forsynt med massive¹ gummiringer og fikk ståleiker. Fra 1872 søkte man å oppnå større fart ved å
25 gjøre det forreste hjulet (drivhjulet) stort (ca 1,5m i diameter) og det bakerste lite. Disse velosipedene² var vanskelige å sykle på og fikk klenge-navnene "kenguruen" eller "veltepetter".

I 1876 fikk briten H.J. Lawson patent³ på en kjedeanordning fra pedalene til bakhjulet, slik at begge hjulene kunne gjøres forholdsvis små. Den vanligste utvekslingen er 1:2,4 (mens krank-hjulet med pedalene går 1 gang rundt, går bakhjulet 2,4 ganger rundt). Da man
30 ca. 1890 fikk luftfylte ringer i stedet for de tidligere massive gummiringene, og i 1895 frihjulet, nådde sykkelen i store trekk sin nåværende form.

Dagens sykler. Avanserte materialer som tidligere bare ble brukt innen fly- og romindustrien, er i økende grad blitt tatt i bruk på moderne sykler, først og fremst på terrengsykler. Materialer som aluminium, titan, karbon og termoplast erstatter ofte stål som
35 rammemateriale. Giret er gjort enklere i bruk, med større presisjon og flere gir. Bremsene er gjort vesentlig kraftigere med lettere håndtrykk. Nyere fastpedaler hvor spesielle sko klikkes fast i binding på pedalen har gjort tråkket mye mer effektivt og enklere enn med de gamle tåklypene. Ønsket om bedre kontroll og komfort i terrenget har resultert i utviklingen av sykler med innebygd fjæring, først og fremst som fjærende forgafler, men også med ulike
40 fjæringsmekanismer på bakhjulet. Terrengsykkelenes inntog i Norge førte til en ny sykkelbølge i slutten av 1980-årene, og salget av racersykler ble kraftig redusert.

fra Aschehoug og Gyldendals *Store norske leksikon* (1998)

¹ massiv – solid, gjennomgående

² velosiped – navn på sykkel med stort forhjul og lite bakhjul og med pedaler på forhjulet

³ patent – enerett til utnyttelse av oppfinnelse

- Dei to tekstane har ulike målsetningar, kva for målsetningar?
- Korleis nyttar tekstforfattarane språket for å oppnå hensikten med tekstane?
- I kva grad er tekstane truverdige og kvifor?

DEL B

Analyser og samanlikn dei to fylgjande tekstane.

Diskuter likskapar og skilnader mellom tekstane og temaet deira. Ta med kommentarar til måten forfattarane brukar element som struktur, stemning, bilete og andre stilistiske verkemiddel for å få fram budskapet sin. Du må ikkje svare på hjelpespørsmåla som følger oppgåva. Du kan imidlertid nytte dei som utgangspunkt for samanlikninga di.

Tekst 2 (a)

Leitande etter Blaamann

Blaamann, Blaamann, Bukken min!
tenk paa vesle Guten din!

Bjørnen med sin lodne Feld
kann deg taka seint i Kveld.

5 Gamle "Lykle", Moder di,
seint kom heim med Bjølla si.

Og ho sprang og aat seg bar¹,
liksom det på Livet var.

10 D'er so knapt eg teva² fær:
kanskje alt du drepen er.

Kom no, kom no, Blaamann, hit!
du med alt dit store Vit.

Blaamann, Blaamann, svar meg no!
mekre med dit kjende Ljod³!

15 Ikkje enno, Blaamann min,
maa du døy fraa Guten din!

Aasmund Olavsson Vinje fra *Diktsamling* (1864)

¹ aat seg bar – oppførte seg

² teva – å puste

³ Ljod – lyd

Tekst 2 (b)

Dyrevern med finlandshette

Eidsvågsneset utenfor Bergen, natt til onsdag 16. juli 1997: En 17 år gammel gutt fra Askøy er på vei over Sandviksfjellet mot Jordalen. Sammen med ham er en 24 år gammel kamerat, en arkitektstudent fra Bergen. De to er erklærte dyrevenner. 17-åringen har vært aktiv i Dyrebeskyttelsen og NOAH. Underveis har de plukket opp jerrykanner med bensin, knipetenger og spraymaling. De er kledd som vanlige ungdommer. Vel fremme tar de på seg finlandshetter og klipper seg gjennom gjerdet til Fatland Bergens slakteri, på vestsiden. Først knuser de vinduene på to biler, heller inn bensin og tenner på. Fra den ene bilen sprer brannen seg til selve bygningen, ved lasterampen. På veggen ved siden av en av bilene maler de ”Smiler dyrene når dere dreper?”. De følger opp med dødningehoder og signaturen DFF. Så stikker de. Hjemme hos 24-åringen setter de seg til å spille sjakk.

På slakteriet tar brannen først tak i vestveggen. Den sprer seg videre over taket, like ved ett gassrør. Gjennom lufteanlegget har røret forgreninger til fjøset, til rundt 40 slaktefe og-sauer. Nede ved småbåthavnen i Eidsvåg går to mann vakt. Ved 03-tiden kikker Tom Rasmussen (33) inn over Jordalen. Han ser røyk. Han tar bilen, kjører noen hundre meter og konstanterer brann. 03.05 varsler han brannvesenet. Ved 06-tiden, da de første slakterne og skjæerne ankommer er brannen slukket. De er rasende. Å roe dem ned er det første daglig leder Jan Owe Karlsen gjør når han kommer ved 08-tiden. Det første han tenker er: Nå har det skjedd, det vi fryktet. Hvem er disse menneskene?

Våren 2000 slapp han ut etter tolv måneder for Fatland-aksjonen. 17-åringen er nå 24 student og musiker i Bergen, kraftig bygget, ikke spesielt høy, med en mild fremtoning. Han fremstår reflektert og lavmælt. Iført sort T-skjorte og vid, beige cordfløybukse serverer han te med brunt sukker. Det er første gang en DFF-aktivist lar seg intervjuet av et norsk riksmidium.

Hvor hentet dere engasjementet til aksjonen fra? – Det er en del av almenforståelsen, innsikt i hvordan verden henger sammen. Måten vi behandler dyrene på er symptomatisk for måten vi behandler resten av verden på. De trenges sammen og settes i situasjoner der de ikke kan forsvare seg. Da er det vårt ansvar å frigjøre dem fra båsene.

Hvordan kom du i kontakt med DFF? – DFF var ikke det første jeg tenkte på. Vi var en gruppe venner som fant ut at vi måtte gjøre noe. Vi hadde hørt om Djurenes Befrielse Front i Sverige, søsterorganisasjonen av DFF og Animal Liberation Front (ALF) i Storbritannia. De forfølger klare prinsipper. Det følte naturlig å sette våre aktiviteter inn i denne rammen.

Hva slags opplæring fikk dere? – Alt fra Detektimen til tidligere aksjoner vi leste om i avisene. Kall det almenkunnskap. Alle kan sabotere. Vi var ikke i kontakt med noen i DFF på forhånd. Jeg har aldri kjent noen andre som har vært tilknyttet DFF.

Hvorfor Fatland? – Vi hadde lyst til å gjøre noe med slakteriet. Vi leste om slaktemetodene, blant annet om halal-slakting¹. Det er ikke akkurat dyrevennlig. Ideen kom ca. en måned før vi gikk til aksjon.

Var det ingen som tok til orde for å la være? – Nei, men vi var bare to som gjennomførte denne aksjonen. To er vanskeligere å få øye på enn fire.

Men under rettssaken kom det jo frem at en tredje person avsto fra aksjonen fordi han mente en ildspåsettelse var å gå for langt? – Det var ikke relevant.

45 **Det ble en temmelig stor brann og store ødeleggelser?** – Avisene overdrev kraftig. Det var aldri noen fare for den delen av bygningen der dyrene oppholdt seg. Vi skulle gjerne tatt hele røklet², men selvsagt ikke når det var dyr der. En drøy halv million, som erstatningssummen ble på, er i seg selv ingen stor sum.

50 **Hvordan opplevde du å gjennomføre en aksjon som dette?** – Det var ikke særlig spenningsfylt. Bortsett fra da vinduene på den store bilen ble sprengt av brannen. Det var liksom litt gøy. Vi kjente litt adrenalin. Men det var en rasjonell handling.

Har du deltatt i noen flere aksjoner etter Fatland? – Nei. Det ville også vært idiotisk. Jeg blir kalt inn til avhør nærmest etter alle aksjoner, men jeg er ingen voldelig person.

Er du ikke kriminell? – Nei, kriminelle er folk som lever av å være kriminelle.

55 **Er du stolt?** – Ikke nødvendigvis stolt over det jeg har gjort, men det var en riktig handling.

Advokaten din prosederte på³ nødverge, uten å få medhold? – Så lenge dyr blir drept i Norge, og vi kan stoppe det, mener jeg det er nødverge.

Var dommen urettferdig? – Nei. Jeg observerer domstolens konklusjon. Men dommen var likevel voldsom. De ville statuere et eksempel.

Utdrag av intervju i *Aftenposten*, lørdag 24 mai 2003 – *Dyrevern med finlandshette*

¹ halal-slakting – muslimsk slaktemetode

² røklet – (her) alle bygningene

³ prosedere på – argumentere med

- Kva former for dyrehold gjev dei to tekstane uttrykk for?
- Kva fortel tekstane om ulike menneskers tilhøve til dyr?
- Korleis kan tekstane bidra til evtuellet å endre haldningar til behandlinga av dyr i dag?