

## i Instructions

**University of Oslo**  
**Department of Literature, Area Studies and European Languages**  
**Home examination**  
**Spring 2018**

ENG4158 - Translation into English

Disclosure of exam assignment: May 28, 11.00 a.m.

Submission deadline: May 31, 11.00 a.m. The folder will automatically close at this hour.

If you have technical problems, you must contact the exam coordinator immediately.

For more information on submitting assignments and home exams in Inspira:

<https://www.uio.no/english/studies/examinations/inspera/home-examination-submissions.html>

For more information on how to export your exam paper to PDF: <http://www.uio.no/english/services/it/web/open-document-formats/pdf/>

Please use Times New Roman, 12 pt. and 1.5 line spacing. Remember to include your candidate number (NOT your name), course code and semester. The paper must be in PDF format.

Make sure you are familiar with the University's rules regarding proper citing of sources. For more information see the following page: <https://www.uio.no/english/studies/examinations/sources-citations/>

Press Ctrl+P (PC) or cmd+P (Mac) to print this page.

If you wish an explanation of your grade: you must contact the examiner within one week after the grade is published.

Make sure your request contains your name and your candidate number. The examiner decides whether the explanation is to be given in writing or verbally.

Break a leg!

## 1 Translation and Theory

Please find the text for translation in the PDF file.

Translate the segments in the boxes.


Choose the theoretical question that you want to write about.

Remember to use a 1.5 line spacing.



**Last opp din fil her. Maksimum en fil.**

Følgende filtyper er tillatt: **.pdf**    Maksimal filstørrelse er **1 GB**.

 Velg fil for opplasting

Maks poeng: 0



**Question 1**  
Attached





**UNIVERSITETET  
I OSLO**

**Institutt for litteratur, områdestudier og europeiske språk**

## **TAKE-HOME EXAM**

**2018 SPRING**

**8 pages**

**Bokmål**

**ENG4158 – Translation into English**

**3 days: May 28 at 11:00 to May 31 at 11:00**

---

The exam paper must be submitted **by 11:00 (11 a.m.)** on the submission day in the “Eksamensinnlevering” folder in Inspera. The folder will automatically close at this hour. If you have technical problems, you must contact the exam coordinator immediately.

The first page of your paper must contain:

- Candidate number (4 digits, which you find in StudentWeb), **NOT** your name
- Course code and course name
- Semester and year
- The title of your paper

Please use Times New Roman, 12 pt., 1.5 line spacing in the body of the text. Write your candidate number, course code and semester in the header. All pages must be **numbered**.

---

**A pass mark is required on both the practical and the theoretical part.**

---

## 1. Practical part – translation (60%)

Read the whole text carefully. Then translate the paragraphs in the boxes into idiomatic English. Imagine that the translation has been ordered by the new British owners of Hurtigruten, who want to understand the current debate about and the cultural signification of Hurtigruten. (If you feel the need to explain any choices or changes that you made because of your target group, you can do so in a separate section of no more than 200 words.)

At the top of the first page of your translation, please specify whether you use British English or American English. Use 1.5 or double spacing. Please pay attention to punctuation and other style conventions.

## 2. Theoretical part (40%)

Choose ONE of the following questions:

EITHER

Write an essay of about 1500 words in which you discuss the translation of the following sentences with respect to thematization and word order:

- *Resten av inntektene må leverandør av tjenestene selv sørge for.*
- *I utenlandske reisejournalisters skildringer fra besøk på våre breddegrader omtales hyppig kystruten som «Norges utstillingsvindu» mot verden, og «verdens beste sjøreise».*
- *Ikke til å undres over.*
- *Mest merkelig er forandringen av det kulinariske tilbudet.*

In each case, you should explain the nature of the challenge and argue for your solution. The essay should contain references to the literature on the syllabus.

OR

Write an essay of about 1500 words in which you discuss the translation challenges posed by the following words and expressions:

- *skrytt opp i skyene*
- *smakte av fugl*
- *sparker liv i*
- *skape hygge*
- *tåkelagt*
- *knoppskyting*

In each case, you should explain the nature of the challenge and argue for your solution. The essay should contain references to the literature on the syllabus.

# Klippefast langs kysten i 125 år

Kystruten er en del av nordmenns arvesølv, og i år feirer den 125-års jubileum. Men nå er kystruten ute på anbud, og kan splittes opp. Myndighetenes beslutning tas i disse dager. Hva kan vi vente oss?

## **Kystruteavtalen.**

Den såkalte «kystruten» har vært en del av nordmenns hverdag siden 1893, da legendariske kaptein Richard With opprettet dampskipsrute mellom Trondheim og Hammerfest. I 1908 ble ruten utvidet til å omfatte Bergen og Kirkenes som skipenes vendepunkter. 14 år senere la man inn anløp i Lofoten og Vesterålen. Like før annen verdenskrig forlot daglig et av i alt 14 skip Bergen havn.

For å sikre de offentlige transporttjenestene langs strekningen, samt tilgangen til natur- og kulturattraksjonene som rutetilbudet representerer, opprettet Staten en konsesjonskontrakt for persontrafikk over strekninger som inkluderer to eller flere anløp, samt for persontrafikk mellom Tromsø og Kirkenes.

Hurtigruten har i tiår vært leverandør av denne tjenesten og vant ikke uventet kontrakten for perioden 2012 til 2019 (2020 dersom Staten velger å benytte seg av sin forlengelsesopsjon). Statens del av kystruteavtalen beløper seg til en årlig støtte på 700 millioner kroner. Resten av inntektene må leverandør av tjenestene selv sørge for.

Fra og med 1. januar 2021 kan kystruten, slik vi kjenner den, endre format og karakter. Hvordan og med hvilke konsekvenser, vet vi lite om.

## **En indrefilet.**

Kystruten er langt mer enn én transportstrekning på nesten 2 500 km. Vår forrevne kyst med sine fjell og fjorder, øyer og skjær, isbreer og dalfører, sine travle byhavner og trange innseilinger er et av verdens mest spektakulære reisemål. De norske vestlandsfjorder står oppført på Unescos verdensarvliste, og er skrytt opp i skyene av *Lonely Planet* og *National Geographic* for sine naturherligheter og kulturlandskap. I utenlandske reisejournalisters skildringer fra besøk på våre breddegrader omtales hyppig kystruten som «Norges utstillingsvindu» mot verden, og «verdens beste sjøreise».

På hjemmebane mener mange at Hurtigruten er blitt «en del av vår nasjonale DNA». Ikke til å undres over.

Da NRK i 2011 filmet kystruten minutt for minutt, fulgte brorparten med på TV-skjermen, mens resten av befolkningen befant seg utendørs, på kai, moloer, svaberg og skjær for å heie frem Hurtigruten. Fra turismens ståsted er kystruten Norges indrefilet.

Nå kan indrefiletet måtte deles på flere, til tross for at kjøttstykket er blitt mørere og større enn noensinne som følge av det globale reiselivets eksplosive vekst.

I fjor ble det på verdensbasis registrert 1,2 milliarder feriereiser. Merkevarer Hurtigruten er blitt et kjent internasjonalt begrep, samtidig som selskapets ledelse har bedrevet en produktutvikling uten sidestykke i rutens moderne historie. Dette har vært helt nødvendig,

ikke minst fordi internasjonalt reiseliv har vokst eksponentielt og sett fremveksten av kravstore reisende som etterspør større, uforglemmelige reiseopplevelser som i tillegg skal være miljøvennlige og bærekraftige.

Samtidig er Hurtigruten solgt til britiske DTR Capital, et såkalt oppkjøpsfond, som brakte frisk kapital inn i selskapet. Kjøpesummen smakte av fugl, til tross for at Hurtigruten bare nylig har klart å tjene penger. Men i konsernets balanse står indrefiletens bokførte goodwill-verdi på saftige 1,7 milliarder kroner.

Oppkjøper ga administrerende direktør og konsernsjef Daniel Skjeldam albuerom til å kaste seg inn i en ekspansjonsfase uten sidestykke. Flere nye, topp-moderne hybride «ekspedition»-klasse skip er under konstruksjon. Samtidig er store tap i lavsesongen i ferd med å fordufte, som følge av vellykkede markedsføringsgrep som fremhever kystrutens attraktive reiseopplevelser året rundt. Kampanjen «Hunting the light», som henspiller på nordlyset i vintermånedene, er allerede blitt en klassiker, både i internasjonal turisme og som pensum på reiselivsskoler.

I dag, på grunn av global turboturisme i vill vekst, og ikke minst Norges behov for å gjødsle frem næringer når olje- og gassinntekter svikter og klimaavtalen i Paris krever lavutslippsløsninger fra alle økonomiske sektorer – reiselivet innbefattet – står vår kystrute foran et veiskille.

### **På anbud.**

Idet denne artikkelen går i trykken skal norske myndigheter beslutte hvem som skal stå for transport av passasjerer og gods i henhold til den såkalte «kystruteavtalen». Den neste avtalen varer i ti år med opsjon på ett ekstra år.

I år er det knyttet ekstra spenning til konsesjonstildelingen.

Samferdselsdepartementet har åpnet for at interessenter kan legge inn anbud på tre forskjellige «pakker» for å oppnå større konkurranse på strekningen. Det vil i så fall bety at strekningen Bergen-Kirkenes kan bli trafikkert av tre forskjellige selskaper, fordelt på forskjellige dager.

Det er gitt at anbyder skal forholde seg til «gjennomgående skip», det vil si at passasjerer ikke må bytte skip på reisen. Hva angår godstransporten, ønsker departementet å videreføre dagens ordning, som kun krever godsleveranse på strekningen Tromsø-Kirkenes.

Ifølge departementet er det EUs overvåkingsorgan ESA som har bidratt til å utforme de nye anbudsrammene. ESA har tidligere stilt spørsmål ved om det forelå ulovlig statsstøtte i nåværende avtale, men konkluderte i 2017 med at det ikke var tilfelle. Ikke desto mindre valgte norske myndigheter å skjerpe anbudsrammene. Men gikk de for langt?

Det er verdt å merke seg at staten kun vil forholde seg til prisen på anbudene. Med andre ord: Hensynet til kystsamfunns overlevelseskraft; sjøtransportens konkurranseevne overfor tungtransport på et overbelastet og til dels skralt veinett; og den akkumulerte merkevareverdien til Hurtigruten både for norsk reiseliv totalt og Innovasjon Norges «brand-Norway» strategi, teller derfor ingen ting.

Hvordan en eventuelt splittende løsning vil virke i praksis, er uklart. Departementet oppfordrer til opprettelse av «samarbeid», skulle deling bli utfallet av anbudsrunder. Men vil dette kunne finne sted uten at partene inngår et samarbeid som bryter med EUs prinsipper om

fri konkurranse? Og kan dette i så fall føre kystruten tilbake til den situasjonen som eksisterte tidligere, da fire norske rederier slet økonomisk med å stå frem som et helhetlig kystrutetilbud for speditører så vel som passasjerer?

Hittil har det vært forbausende stille omkring en anbudsprosess som vil berøre både en av Norges aller største turistmagneter og pulsåren som holder liv i tradisjoner og næringer ikke bare langs kysten, men også i innlandet.

Mest støy har det kommet fra kritiske røster i Cicero Senter for klimaforskning, NCE Maritime Technology og Selfa Arctic.

De har uttrykt misnøye med manglende miljøambisjoner fra statens side, og mener det vil være mulig å senke utslippene ytterligere ved bruk av batterier, brenselceller og landstrøm. «I dagens tilbud er det ingen insitamenter til bedre miljøløsninger», uttaler Marius Gjerset fra Zero til *Teknisk Ukeblad*. Nå ligger myndighetenes krav på 25 prosent reduksjon av utslippsnivået fra 2015, ned til 162 000 tonn årlig, Hurtigrutens totale utslipp ligger i dag på rundt 215 000 tonn.

Andre igjen frykter for at noen av de tjenester som Hurtigruten nå leverer – en stor, voksende og forutsigbar kundemasse også i lavsesongen, i vinterhalvåret til kommuner som sliter med å overleve – vil smuldre opp. Hvilken påvirkning har det hatt at Hurtigruten eies av et utenlandsk oppkjøpselskap – som kan selge seg ut midtveis i kommende konsesjonsperiode? Og hvordan kan «kun prisen teller» anses å være forenlig med norsk distrikts- og sysselsettingspolitikk?

«Konsesjonsprosessen virker litt «tåkete» høres det fra flere hold. «Tåkelagt» er kanskje en bedre beskrivelse, når departementet avslår å oppgi hvor mange, eller hvem som har lagt inn tilbud. Grunnlaget for prosessen har heller ikke vært gjenstand for offentlig høring.

### **Hurtigrutens nye ansikt.**

Jeg gikk ombord i MS «Nordkapp» i Kirkenes for å klarne tankene omkring beslutningen som, uansett utfall, vil skape ringvirkninger langt utenfor de stramme rammene som Samferdselsdepartementet har lagt for anbudsrunderen. Ikke bare vil utfallet ha betydning for godstrafikken langs kysten, men i enda større grad for norsk reiseliv: Hurtigruten står for 15 prosent av alle utenlandske gjestedøgn i Norge.

I tillegg til polvotter og tykk genser har jeg tatt med meg et tungt avisutklipparkiv som beskriver kystrutens omfang og historikk, og en betydelig slankere mappe av utklipp fra mediedebatten omkring anbudsprosessen. Vel ombord nikker jeg gjenkjennende til mye av den Hurtigruten jeg hadde nærkontakt med for seks år siden, da jeg var på oppdrag for *National Geographic Society* for å få på plass en mer bærekraftig plattform for både turist-Norge og kystruten.

Det viktigste: Den herlige utsikten fra alle dekk om bord, romslige fellesarealer, og at scenen på kaia fremdeles var levende: Paller og gods på kaiene med speditører som stiller klokken etter kapteinens tre ankomstsinal fra skorsteinen; langtidspassasjerer med tunge koffert; tynnkledde fastboende som vil varme seg om bord med en kaffetår og nybakte kaker før skipet signaliserer avgang. «Lokaltrafikken er noe vi ønsker å ta godt vare på», uttaler ekspedisjonssjef Martin Emhjellen, som også er glad for at en ny passasjergaranti skal sørge



for at det, så vidt mulig, skal finnes plass ombord for gjester som dukker opp på brygga like før avgang og klarer seg uten lugar et døgn eller to, men får seg en blund i en av det ombygde skipets komfortable sofaer og stoler.

Hans stilling er nyopprettet, og fyller tydeligvis et behov, nå som ikke vinteren lenger er lavsesong: MS «Nordkapp» er stappfull. Martin og hans kolleger er stadig omringet av vitebegjærlige passasjerer, og foredragene de holder før middag har stor spennvidde. En kveld foreleser han om forskjellene mellom Vesterålens knølhval, spekkhogger og spermasetthval.

Neste kveld er det Eldrun Tveiks tur, som med imponerende kroppsspråk sparket liv i norske folkeeventyr og norrøn mytologi foran begeistrede passasjerer. Mye annet er forandret, og på imponerende kort tid. Hva konsernsjef Daniel Skjeldam og hans team har klart, er å gi det litt vage begrepet *bærekraft* konkrete grep og uttrykk – i det som før var et nokså tungrodd rederi.

Mest merkelig er forandringen av det kulinariske tilbudet. Det som før var et bra, men forutsigbart storkjøkkentilbud, utmerker seg nå med knoppskyting i form av et bredt utvalg av kortreiste fristelser.

Norway's Coastal Kitchen er nå blitt et nytt matkonsept basert på norske mattradisjoner, på alle Hurtigruten-skip. Resultatet dukker opp på spennende menyer som i detalj beskriver ingrediensene hentet fra øyer, holmer og kjøkkenhager vi seiler forbi, fra Hitramats skalldyr i vest til multesyttetøy fra Rolvsøy i nord.

Kjøkkensjef Hill Bjørnvig viser meg sitt tids- og logistikkskjema over hvor varene skal befinne seg når, på vei fra ivrig leverandør til fornøyd middagsgjest, lettere i ord enn i handling. På kort tid har kystruten blitt et kraftfelt som tiltrekker seg lokale, ambisiøse mat- og drikkeprodusenter. 80 prosent av all mat servert om bord, er norsk. Hill er også stolt av sine lærlinger i kjøkkenet, fire i alt, av drøyt 200 lærlinger som til enhver tid har praksis på Hurtigruten, nå Norges største lærlingebedrift.

Også i kafeene ombord har man sagt et velkomment farvel til frossenpizza og løvbiff. Nå fristes gjester som ikke ønsker tre-retters middag, med ferskvarer fra land, og kan velge mellom «dagens» fiskerett, lekre smørbrød og nylagde salater.

Nå mer enn noensinne, er Hurtigrutens skip blitt et reisemål i seg selv – med fellesrom designet for å forsterke reiseopplevelsen, skape hygge og oppfordre til nær dialog med både landskap og medpassasjerer.

Selv om mange tar med seg bøker, blir de ofte liggende uåpnet – den norske naturen inviterer til både introspeksjon og fantasiflukt. Lesestoff får hvile mens vi passerer Lofoten, alltid på sitt mektigste sett fra havet. De takkede tindene, mosegrønne helt til topps, en metafor for livskraft som trosser tid og vær. «Bor det noen her?» undrer noen medpassasjerer. Ja visst, her dukker både naust og sjekter opp lenge før skipet kommer nær nok land til å få ferten av tørr- og klippfisk. På vårt sørgående skip skimtes Svolveværhavnens landemerke under innseilingen, de flombelyste hjellene, nakne i vinternatten. Selv har jeg med meg klassikeren «Arctic Dreams», Barry Lopez' hyllest til landskap nord for polarsirkelen. «Hvilke fantasier skaper landskap i reisendes sinn?» spør forfatteren. «Er de annerledes enn hos fastboende? Hvordan forvandles ønsket om å forstå til sann kunnskap?»

På panoramadekket er fire velklede Rolex-utstyrte kinesere dypt opptatt med å spille Monopol; i løpet av fire døgn har de sjelden løftet blikket fra brettet. Ville de investert i Hurtigruten, etter sigende priset til opp mot 15 milliarder kroner? Riktignok er belegget på kystruten steget fra 68 prosent til 75 prosent bare på ett år, mens driftsresultatet er oppe i 827 millioner kroner – før avskrivninger og inkludert tilskuddet fra staten. Dette er å foretrekke fremfor situasjonen i de mange underskuddsårene, men en gjeld på over 5 milliarder kroner skal også betjenes. Vil det få nye beilere til å stille seg i kø?

### **Cruisereise – eller ekspedisjonstokt?**

Solid som fjellsidene skipene omgir seg med, er Hurtigruten blitt en del av landskapet. Med skip styrt av offiserer, til forskjell fra dem på utenlandske fartøy, klarer de seg uten los, fordi de kjenner hver eneste øy, holme og vik på kysten. Mange av dem er født og oppvokst på steder som disse, lært sitt sjømannskap og kanskje stiftet familie der.

Hva byr fremtiden på? Hurtigruten sier at de uansett hva som skjer – om de skulle miste en eller flere av «pakkene» lagt ut til anbud – vil fortsette i trafikk langs kysten. Men, innrømmer konsernsjef Skjeldam, dét vil nok kunne føre til en viss nedtrapping av både besøksfrekvens og tonnasje. Det sier seg selv: får ikke Hurtigruten en avtale med staten, mister selskapet retten til å frakte lokalpassasjerer, noe som er forbeholdt rederier som har avtale med staten.

«Finn frem eventyreren i deg og legg ut på en spennende reise til enestående destinasjoner», står det i Hurtigrutens brosjyre og websider. Mye av veksten skal hentes gjennom ombygging av eksisterende og konstruksjon av nye skip som kan frakte passasjerer til polare strøk, både i Arktis, Svalbard, Island og Grønland.

I 2019 vil Hurtigruten bevege seg inn i den navngjetne Nordvestpassasjen med hybridskipet MS «Roald Amundsen», drøyt hundre år etter at vår berømte polarhelt utforsket den første gang. Det samme året blir Hurtigruten den dominerende aktøren i Svalbard, med fem skip i øyriket, og starter samtidig opp seilinger fra Tromsø til Russland.

Er strategien forenlig med fortsatt suksess på norskekysten med anløpene og utfluktene som i årtier har vært rederiets bærebjelke? Selv med såkalte ekspedisjonsteam ombord, er en rekke av turene fremdeles bussturer og byvandring. Vil Skjeldams lederteam klare å omskape reiser langs norskekysten til de blir «oppdagerferdene» som selskapet frister med? Hittil har satsingen med de velklingende slagordene «det bor en eventyrer i oss alle» og «finn din indre oppdager» vært fulltreffere. Det er en velfundert, vel gjennomført, men også en spennig strategi. Det betinger at konsernledelsen kan forsvare de store investeringene i økt tonnasje i det sårbare polarstrøk-markedet, hvor nå langt flere aktører kjemper om markedsandeler i stadig større isfrie farvann – men hvor økende miljøtrusler kan presse frem krav om strengere regler for cruisetrafikk.

Et utvilsomt positivt element ved Hurtigrutens strategi er at den røper et langt sterkere miljømessig engasjement enn bos brorparten av konkurrentene.

### **Kystruten ved et veiskille?**

Mange blir mollstemt når Kari Bremnes fremfører sine velkjente strofer om «den drømmen (...) om å få komme med ei Hurtigrute dit jeg engang skulle (... og) Hurtigruta ropte langt der

utefra». Den norske kystruten er i en klasse for seg selv, bestående av unike reiseopplevelser som på linje med andre internasjonale turistperler sørger for inntekter, vern av levesett og bidrar til nasjonal anseelse, langt ut over deres verdi som turismeprodukt. Svært lite av dette vil imidlertid telle når Staten skal bestemme kystrutens videre skjebne.

Rammene utformet for å etterkomme ESA tar ikke hensyn til at Hurtigruten er et innarbeidet navn, hvis merkevareverdi overstiger skipenes transportfunksjoner. Eller at Hurtigruten stimulerer, i følge en Menon Economics-analyse fra 2015, reiselivet på steder hvor de har anløp, i form av 50 prosent høyere sysselsetting og 70 prosent verdiskapning.

Som følge av ESAs innspill og press, har Staten lagt opp anbudet slik at flest mulig anbydere kan komme på banen, der prisen vil være utslagsgivende for konsesjonstildelingen. Men hva hvis kystruten vingestekkes og de samfunns- og miljøvennlige tjenestene Hurtigruten leverer smuldrer opp? Kan vi risikere å få en løsning som avviker vesentlig fra det politikerne egentlig vil ha? «Vi må ikke glemme at Hurtigruten har utviklet et helt norsk produkt som gir livskraft til store deler av kystbasert reiseliv på land», sier Kjetil Smørås, eier av flere reiselivsbedrifter i Bergen, og tidligere styreformann i Fjord-Norge. «Det betyr plussverdi langs hele verdikjeden.»

I og med at Hurtigrutens ledelse, uansett Statens beslutning, vil fortsette å betjene norskekysten, hva vil en oppdeling koste Norge dersom nye anbydere må bygge opp ny kysttonnasje og tjenester utover hva Hurtigruten stiller med i dag? Hva med de miljømessige konsekvensene? Og dersom mer en én anbyder får konsesjon – og ifølge departementet oppfordres til å inngå en «samarbeidsavtale» som regulerer «de nødvendige forhold» for å sikre at tjenesten fremstår som enhetlig – hvordan skal denne foregå uten brudd på ESAs prinsipper om fri konkurranse?

Kanskje finnes det bedre alternativer enn Hurtigrutens tilnærming til å betjene vår tradisjonsrike kystrute. Kanskje ikke. De offentlige bør imidlertid tenke seg godt om før de tukler med en kystrute som leverer innovative tjenester og skaper vesentlige plussverdier til utallige kystsamfunn, til norsk reiseliv og beslektede næringer – spesielt i en fase der Norge har hastverk med å finne erstatninger for gass- og oljefesten.

Scenarioene som følger Statens beslutning, er mange. Et av de mest bekymringsfulle: At den åpner for internasjonale cruiseskip som hverken har interesse for eller evner til å verne om norske samfunnsverdier, men kun har som mål å øke sin markedsandel på kystnorgetrafikken.

Myndighetene, som har vært sparsomme med informasjon om tildelingsprosessen, sier de «vil meddele offentligheten om beslutningen når den er tatt.» Det betyr neppe at det siste ordet er sagt om kystrutens fremtid.

Text from *Aftenposten Innsikt*, Nr 04, 2018 [adapted]