

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrolltårnet

Lasse, hvad er det for nogen senere, der har udspillet sig i Københavns lufthavn den seneste månedstid?

Der har været lange kører. Der har været masser af forsinkelser. Der har været fly, der er blevet afløst.

Og for de værste, der har jo været nogen, der måtte ordne af de lufthavn, fordi de ikke har fået det fly videre, som de skulle nå.

Og en dag, nogen, der bliver kørt på hoteller, har sovet derude.

Så det har ikke været sjovt at være passageret i de sidste par måneder.

Det lyder noget af kaotisk.

Det kan man mest roligt sige. Når man går rundt derudselig, der er et travledag, der kan man virkelig se, det kan jeg starte.

Over en million passagerer er blevet ramt af forsinkelser.

Hundrede vise fly er afløst, og hver dag mister flybranschen millioner af kroner.

Og frugten er, at de også kan ramme sommerensrejser.

Efter tumultariske år for flybranschen mangler man i dag mange af de helt afgørende flyv.

Og det problem har udviklet sig til en betendt konflikt.

Vi står i en situation, hvor vi mangler omkring 10% af de flyvleder, der skulle være i toren indføreskontrollen i kommand.

Og vi har ikke været derudselig.

Vi har ikke været derudselig.

Vi har ikke været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Nu er vi på tomme, det er der ikke han, dette gør det.

Vi har været derudselig.

Vi har været derudselig.

Parter kæmper om offentlighedens sympathi.

Kan flyveliderne vinde den kamp?

Det spørger genstart om i dag.

Mit navn er Anna Ingrish.

Hvis man ikke løser den her konflikt, hvad bliver konsekvensen sig?

Alle er bekymret over, hvad der sker til sommer, hvor der er langt flere fly, der skal afsted.

Der har været enklere dag i løbet af foråret, hvor der har været travlt.

Men til sommeren, når det virkelig er folk skal på ferie, så kommer vi til at se, tror jeg, mere kære, som vi har set indtil nu.

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

Så man kan sige den situation, vi ser lige nu med lange køer og folk, der gør overnatter i Lufthavn. Det er sådan set noget, der foregår i en ret stille periode.

Men når trykket, så kommer mange rejstene, mange fly, mange ferier, så kan det blive ekstremt kaotisk.

Så kan det nok blive meget værre.

Vi ved, at det er både faktisk for flyvelæderne fra Navia, hvor de ansatte, men også for Lufthavn og for flyvelskæberne.

Alle er ekstremt bekymret for, hvad der sker til sommeren lige nu.

Lasse Friis er journalist på Bærlingske med særligt fokus på afhverv og økonomi.

Og har skrevet meget om luffart i sermsas.

Og egentlig var det lidt af et tilfælde, at historien om flyvelæderne landede på netop hans skrivebord.

Der er en kilde ringer og siger, at han har et dokument, der viser, hvad det er, som flyvelæderne gerne vil have.

Og det tænker jeg, at det kunne være meget sjovt at se.

Jeg har egentlig ikke rigtigt besluttet med formeligt en historie, vi vil lave.

Men da jeg ser det her dokument, hvor der står, at man vil have en løn på 1,7 millioner igennem stedet om året,

så tænker jeg, at det er en rigtig fed historie for en journalist.

Hvorfor er det så fed en historie?

Fordi det er mange penge.

Altså hvis jeg lige vil tjekke det samme løn, så er man ved med der Frederiksen for.

Det er jo selvfølgelig meget usædvanligt, at nogle mennesker, der er ansat i en statsvækse med, skal have 1,7 millioner igennem stedet.

Hvad får de nu?

De får 1,2 millioner, så det er altså en lønforhøjelse på 40% eller en halv million om året ekstra.

Men det er mest bemærkesvært, at de vil nede i arbejdstid, altså de vil gerne have, at deres arbejdsut bliver på 32,5 timer med 37 i dag.

Okay, så 5 timer færre arbejde om åren for en 40% lønstigning.

Ja.

Godt.

Inden vi dykker ned i de krav og den konflikt, så lærs lige få på plads, hvad det egentlig er flyvelæderne laver.

Jeg har et 366 undergård, at 1,8 er klædrejt for parking.

Ja, de står for at, ligesom, gejde fly ind og ud af de danske luftdavn.

Men klædre 1,2,2 kontakt, 1,2,1, det er som et 9-uppe.

Der var alene i København i luftdagen.

Hvad er der i sidste tal, vi har for 2019?

Hvad er der 250.000 operationer om året?

Så det er alle landinger at starte.

Så det er rigtig, rigtig meget arbejde, de har derude med de her fly.

Ja, så er der nogle andre, der står for at ligesom at sikre flyvning i selve luftrummet af en fly, flyver over Danmark.

Er det også dem, der står for at tale med dem og sørge for, at de kommer til rigtig stedet hen?

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrolltårnet

Flyvelæderne skal bl.a. sikre, at de enkelte maskiner holdes afskilt fra hinanden.

Det er jo helt central funktionel i luftfarten, at det fungerer overligt.

Når et fly har meldt, at det er på vejen over Danmark,

registreres det på denne elektroniske tavle, hvor man hele tiden kan følge det trude.

Okay, så de er afgørende for vores allesams flysighed?

Det må man sige.

Er det svært at blive flyvelæder?

Ja, det er det. Altså, der er sådan en optaltelsesprøve, som virker til at være ret hård.

Man bliver testet på hendes reflekser.

Det handler om psykologi, og det handler om at evne til at kommunikere, og klare dig tydeligt.

This includes things like perceptual speed and three-dimensional ability.

Og vi ved fra sidste tal, at vi har det.

Jeg var der 300 indsøger i Danmark, og kun 14 kom ind på uddannelsen.

Og hvis man ikke forstår den, klare den her test, så kan man aldrig nogensinde gå op igen.

Altså, det er en chance, man har.

Og man kan heller ikke rigtig forberede sig på den, fordi man kender ikke præcis, hvad testen indeholder.

Kan man ikke nogenlunde regne ud, hvad der skal ske?

Er der ikke nogle gamle test, man kan ude sig på eller noget?

Ja, men man kan ikke se dem nogen steder.

Så det er folk, ligesom at sikre sig, at folk ikke kan forberede sig alt for meget, for man var sikre på, at man får de rigtige folk ind til det her.

Så du får en prøve, som du ikke har haft nogen mulighed for at forberede dig på nærmest overhovedet,

og så får du én chance.

Og hvis du ikke består ved den ene chance, så kan du aldrig tage den igen.

Så kan man ikke tage den igen, nej.

Hvorfor er det så svært at blive flyveligere?

Men det er jo fordi, at jobbet er rævende, at det er mentalt hårdt at sidde så mange timer og holde øje med de her fly.

Du må ikke lave nogen fejl.

Det er virkelig alvorligt, hvis du laver en fejl.

Det er jo lov for, at der ligger så tæt ved hinanden.

Der er jo kun få sekunder før de mødes, så der er ikke ret lang tid for en flyveligere reagi, når han skal afskille den form for trafik.

Du skal være opmærksom hele tiden, at din koncentrationsevne må ikke svigtet blive her tidspunkter.

Det er jo klart, at der er hård krav til det her.

Så der kan man tale om en nullfejlsk kultur, som er meget god, at der bliver overholdt?

Ja, det må man sige.

Det er det selvejende statslige selskabet NaviAir, som står for at kontrollere luftrummet over Danmark, færgerne og dele af Grønland.

Og det er også dem, der uddanner og bagefter ansætter flyveliderne.

NaviAir får ikke penge fra staten, men fra flyselskaberne, som betaler for,

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrolltårnet

at flyene bliver direkte sikkert frem.

Og derfor blev selskabet også hårdt ramt, da corona lukkede verden ned, og flyene blev prioren.

Lige nu ser der sådan her ud i Københavns lufttag.

Flyene står stille på landjorden.

Reiserne er så bekendt aflyst.

Lige nu har corona-krisen trummet Sass til at læ nisten alle flystår stille på jorden.

Det er en kastrufe for Sass, den kastrufe lufttagnen for alle de her aktører, fordi der er ingen penge, at tjene med man har masser udgifter.

Og det er selvfølgelig også en problem for NaviAir, som har de her flyvelider, fordi man ikke længere har de indtægter, som skal til,

og penge forstår simpelthen ud af NaviAir på det her tidspunkt.

Og derfor er man jo nødt til at gøre noget for at ændre den nationation.

Og flyveliderne har jo ikke rigtig noget at lave, for der er ikke nogen fly i luften.

De har historisk ikke noget at lave.

Man siger, det er jo stadig få fly, og der skal hele tiden være nogen på arbejde, så på den måde er der jo stadig et lille smule arbejde.

Og hvad gør NaviAir så, der har de her flyvelider?

Nu når der ikke er noget flytrafik,

og deres medarbejder har ikke nok at lave, hvordan håndserer de det?

De vælger sig efter nogle forhandlinger,

og har afsket 45 ud af de 300 flyvelider, der er i Danmark.

Det giver dem jo så en mulighed for at være nogenlunde rentabel i i hvert fald en periode.

Hvordan reagerer flyveliderne på denne her føgningsrunde?

Vi ved ikke så meget om det, men vi ved, at der er noget, der går helt galt i forhold med ledelsen i NaviAir,

også af flyveliderne, fordi der sker et eller andet med de to parter,

som til sydlande hænger ved i de kommende år efter kronegrisen.

Efter corona kommer flytrafikken hurtigere i gang, end mange forventer.

Efter to år med corona-restriktioner er rigtig mange danskere klar til at komme på vingerne igennem.

Man godt har ville rejse længe, og jeg har også været ude for, at der har været nogle rejser, der har blevet aflyst, så nu vil jeg gerne stået.

Deskaber naturligvis glæde for passagerer og flybranchen,

men det bliver en helt anden hovedpind for NaviAir.

Problemet er, at mange af dem, der er blevet afskedet, er faktisk kommet over den der pension, man kan ikke være flyvelider efter man er 60 år,

og derfor kan man ikke bare tage den tilbage nu,

og man har alligevel ikke rigtig fået til sydlandet fået uddannet nye flyvelider i den her periode.

Og i og med af luftfarten kommer så hurtigt tilbage, altså hurtigere end man tror,

så står man lige pludselig med en udfordring, som eskalerer,

man mangler simpelthen flyvelider,

man har ikke forberedt sig nok på, at de kommer til hurtigt tilbage.

Og vi må konstatere, at trafikken er stadig hurtigere end oprindelig forventet,

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

på derværende tidspunkt, og det er det, der giver tilfærdighedsmæssige udfordringer, vi står med i øjeblikket.

Hvad betyder det for de resterende flyveliders arbejdssituation, at flyvetrafikken pludselig kommer så hurtigt op i omdrejninger igen, men de har jo mistet en masse kolleger?

Ja, lige præcis, og den måde de løser det på på kort sikt, det er at bette mig om at tage ekstra vakter.

Okay, så de skal arbejde mere de resterende?

De skal arbejde mere, ja.

I foråret begynder denne her situation så at blive mere og mere tilspættet, og der er en kil, der giver dig indsigt i situationen i et brev.

Hvad står der i det brev?

Der står, at man er meget utifræs med de her ekstra vakter, det er hårdt for dem, og i forhold til familie og alle mulig andet, er det ikke en situation, de synes, at der er holdbar på længere sikt.

Og i det brev, der står det så også, at for at løse det her, så vil man gerne have, det man kalder markant eller lønstigninger, og man vil på sikt også gerne ned i arbejdstider.

I det andet brev, vi får senere, der står det så, at hvad det er, det er altså 40% mere i løn, og ned til 32.30 i arbejdstider.

Du ser i det ene brev, der står der, de mener situationen er uholdbar, og det går ud over deres familieliv.

Kan du ikke forklare lidt om, hvad det er, de er utifræset med, hvad de ser, konsekvenserne er for deres eget liv?

Det siger, at det er en uholdbar situation, fordi man bliver tvunget til at tage nogle vakter på tidspå, hvor man tror, man har fri, hvor man måske tænker, at den her dag skal bruges med familien, og lige pludselig skal man ud i Lufthavnen og på arbejde.

Og det er ikke en situation, de synes, kan blive ved på den her måde.

Det er flyveladernes frida, vi taler om her.

Det er frida, som man skal ud og arbejde på.

Omvendt, så giver Naviat med ret mange penge for at tage de ekstra vakter.

De får ekstra betaling, hvis de tager de her vakter.

Og flyveladernes har været ud og arbejde på rigtig, rigtig mange.

Men på tidspå, så bliver de simpelthen så utifræset, at det er til sydeladrene,

ved at der ser ude fra koordineret,

at holde op med at tage ekstra vakterne.

Det er afviset i selv, men det er i hvert fald,

hvad man kan se i forhold til,

at de har taget ekstra vakter i en periode,

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

men lige pludselig gør de det ikke længere.
Hvor meget er de blevet bet om at arbejde ekstra?
Ja, det er jo sådan en anden ting, som er også omstridt.
Det de tal, vi har, det har vi fra et svar,
som er givet af transportministeren,
som siger, at gennemsnit om ugen svaret til i 2022,
var det en tim og 10 minutter,
og i 2023 er det en tim ekstra, ekstra vakter.
Om ugen?
Om ugen.
Men i 2023 har man arbejdet i stedet for 37 timer,
så har man arbejdet 38 timer igennem.
Og det vil jo for mange mennesker lyde ikke altså meget.
Kan du lige vel prøve at forklare,
hvorfor de er så utifredse med en time ekstra
om ugen, som de jo også blev betalt for?
Altså, det er jo enormt svært,
men jeg tror, at man skal huske på, at det her arbejde er hårdt.
Man skal være meget på i den her periode, man har bare arbejdet.
Men man kunne så også give det bud,
at det måske også handler om, at man ser en mulighed for at få højre løn,
og man måske overdriver lidt, hvor hårdt det virkeligheden er.
Det kan vi jo ikke vide, men det kunne man jo spekulere i.
For mange mennesker vil det nok være så den urealistisk,
i hvert fald meget kækt, AB vores chef
om en lønstigning på en halv million.
I siger måske, hvis man er ansat i staten.
Hvorfor er deres løn så høj?
Altså, det er den, fordi de er jo selvfølgelig på et globalt konkurrencepredemarket,
hvor man kan se i andre lande, at løn er også meget, meget høj.
I Svejta er den, jeg tror, at den er 1,5 millioner om året,
og den er endnu højere, hvis man tager til mellemøsten.
Og derfor er det mulighed for flyveligheder at få meget høj løn,
hvis man gerne vil rejse ude i verden.
Handler den her meget høj løn også om, at det er et ekstremt arbejde
med jo et ekstremt ansvar, ikke mindst?
Det gør et absolut stort ansvar, at man har,
men man kan jo så sige, at der findes jo masser andre ansat i staten,
der også har meget stort ansvar, altså stybberiske for eksempel,
eller brændfolk, eller andre, som får en langt, langt lavere løn,
men som også har andres liv i hænderne.
Så på den måde holder argumentet måske ikke helt.
Det er da flyvelighederne i foråret begynder at afvise,
at tage ekstra vakter, at kære sød særligt i Københavns lufthavn vokser.

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

Mange rejserne i Kastrup lufthavn oplevede bosken, at deres fly var forsinket.

Bare i 2023 har konflikten indtil videre kostet branchen over 120 millioner kroner. Det har en omkring på 2-3 millioner beløb, hos lufthavn-Københavns lufthavn, men det værste er jo for flysseskaberne, som har langt større omkørsninger.

Det er enormt dyrt, både for lufthavnen, for flysseskaberne. Det er også dyrt, for at landskaværvsliv, som ikke kan komme afsted ud og rejse i verden, så på længere sikker det, at det er rigtig, rigtig mange penge, da man tager på det.

Hvad siger Navia til kravene i brede?

Navia har den udfordring, at de er tyngede af en stor gæld fra coronakrisen på 700 millioner, men det er meget for selskab, er faktisk ikke ret stort. Så de har ikke mulighed for, siger de, at efterkomme de her lønkrav på nogen måde. Og det er her det hele går i hårknudet.

Bare i april bliver over en million rejsende ramt af forsængelser og afløsninger. Alt imens passagerende bliver mere og mere frustreret, går de to parter i medierne og bekriger hinanden.

Når Navia valgte denne her løsning, gjorde den løsning, som jeg kan læse mig til CBH, også noget luren ved.

Det er klart det vi også sige ser, når jeg skal læse om den i pressen, i stedet for at blive orienteret af min affirma.

En side siger noget, anden siger det præcis det modsatte. Det er enormt svær for journalister at tjekke, hvad der er rigtigt. Og samtidig har man jo åbenbart en masse af penge til at pyrrer nogle af de dyreste PR-beror i Danmark. Så det er begge sider, at man bliver kontaktet konstant, og det tror jeg alle journalister gør, der skriver om de her to parter, som på hver side prøver at forklare, hvorfor det man skriver skal være lidt på en anden måde.

Tror du, jeg får et opkald fra sådan et magtfuld PR-beror efter den her udsendelse?

Altså det kan man ikke udlykke.

Det tror mere de surer på mig, men det ved jeg ikke. Et af flyvelidernes centrale og omstritte argumenter er, at flyvelider tager arbejde i udlandet,

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

fordi vildkåne herhjemme er for dårlig.
Men vi har jo fået tal fra transportministeriet,
der viser, at der faktisk kommer ret mange tilbage i os.
Der er kommet flere til Danmark, end der rejser ud.
Hvis det ministerieres tal passer, så er hovedargumentet
om, at der er folk, der flygter fra Danmark
på grund af højere lønninger i udlandet.
Den holder jo ikke.
Skal I lige sige, for at til det her, så har flyvelider jo selv sagt,
at talene fra ministeriet er misvisende uden at præcis sige, hvorfor de er det.
Hvad er det for en kamp, de forsøger at vinde også
igennem de her PR-beror, som jo ikke bare er kampen om kravne,
men jo også kampen om offentligheden?
Lige præcis, det tror jeg er helt central.
Altså det her med konflikter her.
Vi så det også med syvplejkerne fra lullorsiden.
Altså det handler enormt meget om at vinde offentlighedens kunst.
Altså at man på en eller anden måde får folk til at forstå,
at synes ens krav er rimelig.
Og på den måde kan man vinde meget mere.
Altså man kan komme meget længere i konflikter,
hvis man har opvaktning fra befolkningen.
Så er det en stor kamp om sympathien.
Ja, det tror jeg virkelig, virkelig er centralet lige af konflikter i dag.
Ved vi noget om, hvor langt parterne er for hinanden lige nu?
Altså lige nu er det faktisk sådan, at det er enormt svært at få en ud af,
hvad der sker. Altså vi ved, at de på en eller anden måde forhandler,
men jeg har indsuget, at over for alle medier har de ligesom lukket i begge parter.
Måske et eller andet aftaler om, at nu vil de lige prøve at holde pressen ud i et stykke tid.
Og så se, om de kan finde løsning.
Jeg ved, der er en gammel anekdote fra Ronald Reagan,
som jo gik noget drastisk til værks i sådan en konflikt.
Hvad var det han gjorde?
Ja, det er tilbage i august, n.h. 1.80, hvor 11.300 er flyveliget i USA strækket.
Og så går han på tastolen og siger, at hvis I ikke går på arbejde i morgen,
så er I fyret altså, og I ikke kan blive aldrig ansat igen.
De gik ikke på arbejde, og så blev de fyret altså.
Han fyret den?
Fyret fuldstændig, ja.
Hvordan fik de så flyveliget?
Det gjorde de jo ikke før, altså det her er sådan et meget interessant ting,
fordi der gik jo i dag ti eller mere, før man egentlig fik de her operationer,
til at fungere nogen af normalt.
Når nogen siger det først omkring, da Clinton kommer til i 1992,

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

så er man faktisk skal sige, at nu er det ved at være på plads, at nu er normalt flyttrafik i USA igen.

Kan man forestille sig, at der sker noget lige så drastisk i Danmark hemmet, at man bare fra Navia sidder, gik op til sidst, og siger, prøv I skal ikke tjene lige så meget, så med det Frederiksen. Gå med jer, så finder vi en anden løsning.

Det tror jeg helt utændeligt.

Det er slet ikke den måde, som man har gjort i Danmark.

Jeg tror, at man, hvis jeg gætt på noget, så tror jeg, man på en eller anden måde finder noget, hvor de får en lille smule, og så løser det så.

Lad os se, at flyvelighedernes foreman har udtalt, at andre må frem med pingepung og betalt for flyvelighedernes lønstigning. Det er den politiske løsning, der skal til.

Jamen det har vi også været ude at sige, det tror jeg, det er.

Hvem er det flyvelighederne forestiller sig skal betale?

Normalt er det jo arbejdsgiverne, der betaler for en højre lød, men han har ligesom også selv sagt, han er godt klar over, at Navia er en økonomisk situation, hvor de ikke har penge til det.

Så det skal ligesom være nogle andre.

Traditionelt er det flyvelighederne, der betaler for den yde, som Navia kommer med, men Sashark, i sidste uge klarer sagt, de kommer ikke til at betale de her penge, ekstra fordi de er selv i en konkursbehandling i USA, og har på ingen måde mulighed for at betale ekstra lønninger til nogen.

De har jo selv også sat lønninger ned til piloterne sidste sommer, så det ville være også meget svært for dem internt at gennemføre det her.

Og de efterlader jo skattebordene af sig staten på en eller anden måde, skal financiere det her.

Hvis Navias ledelse de ikke kan eller ikke vil løse problemet i hjem, så må politikerne komme tættere på den her sag for at hjælpe Navia.

Og der har vi i hvert fald fået ud, at det ser meget svært ud.

Og Lasse Fris tvivler på, at flyvelighederne skrev for folkelig opbakning i en grad, som kan presse politikerne til handling.

Og jeg synes, det er rigtig godt at sammenligne med andre syvplejkerne, som alle undersøgelser viser, at de enormt populære.

Og vi kunne se under den udvikling, der var der, at de strakket i 2021, at sympathien langsomt faldt for deres krav under konflikten.

Hvis jeg tror, at hvis man målt på det her, det har man så ikke gjort, at man målt på flyvelighedernes sympathi, så tror jeg, de vil være langt langt lavere end syvplejkerne.

En ting er, at danskerne sådan som helvede,

måske ikke have det lidt svært ved sådan høj lønkrav,

og noget andet er jo, at danskerne måske endnu mindre brøder sig om, at få deres flyrejser forsættet og skoet overnat i Lufthavn,

[Transcript] Genstart / Turbulens i kontrollårnet

eller helt for aflyst deres sommerferie.

Tror du, det er det, vi kan forvente, altså, hvor langt kommer det her til at trække ud?

Det er jo det hele store spørgsmål.

Og jeg vil synes, at jeg kunne svare præcis på det, men jeg tror, at der er ekstremt mange interesser i at få deres stoppet.

Altså, det koster flyvelskaberne og mange penge.

Det koster Lufthavn og mange penge.

Og det er selvfølgelig et problem, fordi de er passerede, der skal ud og rejse.

Det er træls i hvert fald.

Og jeg synes, at nogle aviserer nogle af de her konflikter, hvor folk virker som om de står lang for en anden.

Lige pludselig så sker der et eller andet,

så er der nogen, der finder på en eller anden løsning,

så alle kommer ud med, at vi har fået lidt og kan sælge lidt til pressen.

Det virker ikke tabt i hvert fald, ikke?

Man kan nogensinde synes, at de står så langt for en anden, men der findes altså løsninger nogle gange.

Men jeg vil så sige, at når man hører rundt omkring,

og når man ser forskellige lærer på de her krav,

så ser det ud fra, som om det bliver meget svært at løse det her.

Hvilken datu er altså den skæringestatuen?

Altså, hvornår begynder de store sommerfærd?

Det er altså omkring, hvor industrifærden begynder, ikke?

Altså, jeg tror det her er lidt slutning af juni eller sådan noget nede,

og så gennem juliet, der tror jeg virkelig, at vi kommer til at se, hvad den her konflikt betyder.

Skal danskerne, der er ude sådan over en bred kamp,

nok mentalt til at forberede sig på,

at det bliver en lidt roet rejsesommer,

der kommer til at være kød, der kommer til at være forsænkelse,

og måske bliver din sommerfærd også aflyst.

Jeg tror, at det er en del af det,

fordi der er i hvert fald ikke lige noget, der tyder på,

at vi finder en løsning, eller der kommer en løsning lige her på Korssik.

Lad os se. Tusind tak for siden.

Tak.

Det var dagens genstart.

Den er terrattelagtet Thomas Tegerensen, Line Fabrisius og Søren Elbeck.

Jeg hedder Anna Ingris.

Det er en løsning.

Det er en løsning.