



Túl az Óperencián

0
SZERZŐ: [BARNA ANDRÁS](#) FOTÓ: [JURÁK ZSOLT](#) PUBLIKÁLVA: 2019/07/26 [2019. MAGAZIN](#)

Utazás rovatunk szóbeli kalandzásainak során igyekeztünk igazán különleges országokat közel hozni olvasóinkhoz. Most azonban néhány oldal erejéig szögre akasztjuk a hétmérföldes csizmánkat, mivel rendhagyó módon most nem az utazás célja kerül a középpontba, hanem a módja, ugyanis hajóra szállunk. Kapitányunk a verbális tengerjárásban állandó szakértőnk, Jurák Zsolt lesz.



Jurák Zsolt – A Costa legújabb hajójának keresztelő útján

Zsolt túl van az ötvenedik luxus hajóútján, valamint sok rövidebb pár éjszakás folyami hajóúton. Számos hajótársasággal utazott már, élhetőbb nagyságú és 220 ezer tonnás, közel hatezer utast és háromezer főnyi személyzetet szállító luxus-óceánjárón is. Több mint ötszáz napot töltött vízen, és nagy biztonsággal állítható, hogy nem lehet a témában egyetlen kérdéssel sem megfogni. Hajónaplót vezet az útjairól, amelyben mindent tételesen rögzít, szerintem még a kapitányok nevét is, de ennyire a részletekbe nem mentünk bele. Elmondása szerint körbehajózta már a világot, és noha úgy érzi, mindent látott, amit érdemesnek gondolt, szinte bármikor kapható egy ilyen utazásra. Ez olyannyira így van, hogy már két évre előre tudja, mikor száll ismét vízre. Ennek a tudatos tervezésnek jelentősége van, hogy miért, arra néhány gondolattal később visszatérünk. De először jöjjön a kezdetek kezdete!

Barna András (B. A.): Egy olcsó poénnal kezdeném: szokták mondani, „ha jó”, akkor csónakázzunk! De valójában miért jó hajóval utazni?

Jurák Zsolt (J. ZS.): A hajózás szinte minden tekintetben biztosítja a hiper-szuper nyaralást. Egyrészt a közlekedési eszközön alszol óriási kényelemben, nem úgy, mint például egy repülőgépen. Ehhez társul egy szinte végeláthatatlan programkínálat, és a legtöbb esetben egy kiváló és többszínű konyha és minden igényt kielégítő ellátás is.

Egy átlagosnak mondható nyolcnapos hajóúton általában ötször köt ki a hajó, és van három úgynevezett tengeri nap, amikor nincs megállás. De ilyenkor sem unatkozik az ember, hiszen rengeteg animátor számos programot ajánl.



Ez egy nagyon kényelmes formája az utazásnak. Egy hajóút alatt több országot meg lehet ismerni érintőlegesen. És itt az érintőlegességre esik a hangsúly, ugyanis egy országot hajóról megismerni szinte lehetetlen. Üdítő módon ez alól talán csak Ausztrália a kivétel, ahol gyakorlatilag mindenhol a tengerparton épültek a városok. Az összes többi országról legfeljebb csak egy jó benyomást szerzel, ami később majd arra sarkallhat, hogy visszatérj még oda.

De az is igaz, hogy teljesen más élmény hajóról megközelíteni egy adott várost. A kedvenc kikötőm Velence, Rio de Janeiro, Sidney. Mégpedig azért, mert semmihez sem fogható érzés megpillantani a Szent Márk teret, a cukorsüveg hegyet vagy az operaházat egy százharmincezer tonnás hajó teraszáról. És ez fordítva is így van. Ha a Szent Márk téren állsz, és jön feléd ez az óriási hajó, az lenyűgöző látvány. Az egyik utam után képes voltam három órát ülni parton, és várni arra, hogy megnézhessem, ahogy a hajónk elindul, immár nélkülem. Összefoglalva: nagyon kényelmes, nagyon biztonságos és nagyon korszerű módja az utazásnak.

B. A.: Mikor volt az első hajóutad?

J. ZS.: Vissza kell mennem az időben egészen 2003-ig. Ekkor tettem meg az első utam, de ha nem lennék olyan elszánt az utazás tekintetében, mint amilyen vagyok, akkor ez lett volna az utolsó tengerre szállásom is. Volt abban valami sorszerű, hogy a hajót pont Carnival Destinynek hívták, ami végzetet jelent. (Nevet.) Minket is elért egyfajta végzet ezen az úton, ugyanis félúton elromlott a hajó a klímaberendezése. El lehet képzelni, milyen volt ez a rekkenő hőségben egy acéltestben. Nagyjából Barbadosnál aztán lerobbantunk. Vissza kellett fordulnunk Miami-ba, ezért az utazás két nappal korábban ért véget. Mint mindenki, én is már a hajón benyújtottam a kártérítési igényemet, s ennek az egyezségnek a vége az lett – hozzáteszem, hogy óriási szerencsére –, hogy a hajóút a végén összességében ingyen volt. Szóval ha ezt a nyaralást vettem volna alapul, akkor nem nagyon szavaztam volna bizalmat a továbbiaknak. De később mégis rászántam magam, és nem bántam meg az újabb esélyt, hiszen egy fantasztikusan csodálatos élmény részese lehettem, ami tulajdonképpen a mai napig is végigkísér, és hajt, hogy minél több ilyen úton vegyek részt.



B. A.: Egy előzetes terv alapján indultál el?

J. ZS.: Az elején csak a kíváncsiság vezetett, és arra törekedtem, hogy minél több hajótársaságot megismerjek, hogy a későbbiekben majd ki tudjam választani a számomra legkedvezőbbet. Utaztam amerikaiakkal, olaszokkal, és még sorolhatnám. Volt, amelyekkel csak egyszer, és volt olyan is, amelyiknél azt mondtam már a beszállás pillanatában, hogy én ki is szállnék, de azonnal, mert olyan volt a hajó és a körülmények. Utaztam a világ legnagyobb hajóján, de ez számomra borzasztóan zsúfolt volt. El lehet képelni egy 220 ezer tonnás hajót, 5500 utassal, háromezer fős személyzettel. Ott aztán van nyüzsgés a ki-és beszállásnál. Én úgy nagyjából belöttem magamnak a méretet: a 130-150 ezer tonnás hajókat szeretem. Ez se nem kicsi, se nem nagy, és jellemzően nem töltik túl őket. Szóval mondhatni, hogy egy ideig faltam a hajótársaságokat, ha lehetőségem adódott, kihasználtam. Kivéve a nagyon drága, hatszillagos hajókat, ahol egy hét mondjuk ötezer dollárnál kezdődik. Ezt egyrészt nem is engedhettem meg magamnak, másrészt meg az ár-érték arány itt már azért jelentősen sérül.

B. A.: Ha valaki abszolút kezdő, akkor hogyan kezdje a szervezést?

J. ZS.: Mindenképpen a hajótársaságnál, ott fogja ugyanis az ember a legkedvezőbb ajánlatokat találni. Ennél már csak akkor jár jobban, ha magán a hajón foglalja le a következő utat, ugyanis annál, amit helyben megkap, nincs jobb ár. Ezzel az előrelátással egyfajta hűséget is vállalunk a következő utat illetően emiatt fog puhábban a ceruza. Nekem volt, pontosabban lesz egy olyan hajóutam januárban az Indiai-óceánon, ahol a legmagasabb törzsutas- és egyéb promóciós kedvezményeket kihasználva az adott társaságnál, még a fél árnál is kedvezőbben tudok majd utazni.

Csak hogy lássuk a lehetőségek tárházát: ez százalékos lebontásban úgy jött ki, hogy a meghirdetett promócióra kaptam 20, a gyémánt kártyámra további 20, a hajón történő foglalásért még 10, a prémium kabinért 10 százalék kedvezményt, és miután ez egy vadonatúj hajó, még erre is adtak 5 százalékot. Összességében a kéthetes út így 1200 euróba kerül all inclusive ellátással, teraszos kabinnal és prémiumitalcsomaggal, az összes illetékkel együtt az indiai óceán mesés szigetei között. Azt hiszem ez jó ajánlat.



B. A.: Ilyen nagy szerepet játszanak a kedvezmények?

J. ZS.: Igen, mindenképpen nagy a jelentőségük. Ha korszakokra bonthatnám az útjaimat, mindegyiknek megvoltak a maga kedvencei. Volt, hogy az amerikaiakat szerettem, és az olaszokat kevésbé. Most éppen fordítva van, s ebben közrejátszik a hűségakciók evolúciója is. Például amikor a Royal Caribbean társaságnál voltam kezdő törzsutas, akkor szinte minden másnap valamilyen ajándékkal kedveskedtek. Most, hogy a gyémánt plusz – ami az utolsó előtti, de már nagyon magas szint – kategóriába kerültem, nem hogy ajándék nincsen, de számos privilégiumot is visszavettek.

Vannak olyan társaságok, amelyiknél pont az ellentéte van, és nagyon okosan manipulálják a hűségakciókat. Egyrészt beleviszik az embert egy spirálba, amiben az van, hogy ha nem utazol velük három évig, akkor az addigi összes korábbi bónuszodat elveszíted. Az amerikai társaságoknál ugyan nem vesztet el, viszont náluk igen sokat kell utazni ahhoz, hogy valami pluszt kapjon vissza az ember. Az is tény, hogy azok a pluszok, amiket viszont visszakapsz, messze túlmutatnak minden elváráson. Például eljönnek a poggyászmért, elviszik a hajóra, elviszik a szennyes ruhát, kimossák és visszahozzák, vagy az egész út alatt rendelkezésedre állnak fine dining vacsorák, és sorolhatnám a további hozzáadott értékeket. És természetesen ezeken felül a százalékos kedvezményeik is igen jelentősek.

B. A.: Jó ideje az árak és kedvezmények tengerén hajózunk. Lehet, hogy kissé sántít majd a kérdésfeltevés, de az ember társaságot vagy utat választ?

J. ZS.: Engem mindig az útvonal érdekel, az, hogy hova szeretnék menni, vagy hova szeretnék visszatérni, és ennek a célnak az érdekében hozok kompromisszumokat a választott társaságokkal kapcsolatban. De látni kell, hogy a körülmények egy hajós utazás során speciálisak, ezért nagyon oda kell rájuk figyelni. Éppen ezért bontsuk ketté a két dolgot.

Mondok egyszerű, de mégis fontos példákat: Az amerikai társaságok esetében például számos felvágottnál generálízzel találkozunk, mert az egészségügyi előírások miatt csak Miami-ban vételezhetnek. Ezzel szemben az európai társaságoknál mások az ízek, és a gasztronómiai választék is teljesen más. De mondok még mást is. Az egyik általam nagyon kedvelt amerikai társaságnál az a koncepció, hogy minél újabb és modernebb hajókkal utaztassanak. Ezzel szinte párhuzamosan észrevehető az is, hogy mindig egy picit kisebbek lesznek a kabinok, mivel valahol az a cél, hogy minél több hálóhely legyen, ezáltal több utas is. A verseny borzasztóan erős, árakat nem nagyon lehet emelni, mert egyre több hajózási társaság van a piacon. Ezek a társaságok újabb és újabb hajókkal utaztatnak, szolgáltatásaikban egyre inkább olyan csodákkal próbálják meg odacsábítani az utasaikat, ami korábban elképzelhetetlen volt. A nagy árverseny miatt tehát valahol máshol kell keresni a megoldást, így ezért nem véletlen, hogy mondjuk egy hajóba száz kabinnal többet tesznek be.



Visszatérve a kérdés második részére: Korábban mindig a desztinációt tartottam a legfontosabbnak, és mindig megnéztem, milyen kikötőkben állunk meg a hajóút során. Utána mérlegeltem a társaságokat, hogy a Royal Caribbean, Celebrity vagy Carnival legyen például. Ez volt tehát a korábbi mechanizmus. Most, hogy nagyon sokfelé jártam már, szinte nincs is olyan új hely, ahova el tudnék menni hajóval. Eddig ötszázötven napot hajóztam, háromszáz kikötőben jártam, szinte mindent láttam, amit akartam, ezért a döntésem fókuszában a hajó kényelmi foka, a szolgáltatások és az apró hozzáadott értékek állnak.

B. A.: Ha valaki soha életében nem utazott még hajón, de most mindenképpen el szeretne menni, és tanácsért fordul hozzád, annak mit javasolnál?

J. ZS.: Egy biztos: hogy kimondjam az áment valamire, előzetesen egy nagyon hosszú beszélgetést kell lefolytatnunk. Miért? Azért, mert a hajók, hajós társaságok jellemzően bizonyos tematika mellett hirdetik magukat. Van például a Carnival, ők úgy hirdetik magukat, hogy „fun ship”, és a harmincas-negyvenes generációt célozzák meg. A Disney-ről a nevéből fakadóan is lehet gondolni, hogy a gyermekes családokra fókuszálnak. Hozzáteszem persze, hogy én még negyvenéves koromban is kiválóan éreztem magam, és rohantam fotózkodni Mickey egérrel, Donald kacsával vagy éppen imádtam együtt reggelizni Guffyval. Az amerikai hajótársaságok többsége az ötvenes-hatvanas korosztályt szólítja meg a programjaival. Nem ritka az sem, hogy a tengeri napokon tudományos előadásokat tartanak. De ezeken a hajókon a show-műsorok is mások. Találkozhatunk olyan helyzettel is, mint például a Cunard társaság hajóin, ahol este hat óra után elvárt öltözet az öltöny, és ha ezt elfelejtjük, akkor erre figyelmeztetnek is.



B. A.: Biztosan számosan utazni vágyót sokkal prózaibb okok tartanak vissza a hajózástól. Van, aki a repüléstől fél, és van, aki a tengeribetegségtől.

J. ZS: Nem mellékes kérdés, és erre oda is kell figyelni, ha valaki tudja magáról, hogy érzékenyebb a gyomra, és attól fél, hogy mi fog vele történni... Nálam az 510 hajón töltött napból talán négy olyan akadt, amikor a gyomrom nagyon háborgott a tenger miatt. Egyszer Ausztráliánál és a Horn-foknál, egyszer pedig Barbadosnál. Egyébként – és itt a lényeg – az újabb hajókon már olyan jó stabilizátorrendszerek szolgálják a zavartalan kényelmet, hogy a nagyobb hullámokat sem lehet megérezni. Ha valaki elsőbálozó hajózás tekintetében, akkor azt javasolnám neki, hogy egy három éven belül épült hajón utazzon. Aki ennél is aggódósabb, az igyekezzen minél lejjebb és a hajó közepére kabint foglalni. Rutinosnak mondhatom magam, de erre mindig odafigyelek: minél magasabban vagyunk, annál jobban érzékeljük a kilengést. Aki először utazik, és a hajó elejébe vesz kabint, nagy hibát követ el, ugyanis ott a legrosszabb a helyzet.



B. A.: A kabinok árai eltérőek attól függően, hogy hol helyezkednek el?

J. ZS.: Igen, mégpedig jelentősen, attól függően, hogy a hálóhely külső, belső, teraszos, junior kabin vagy grand lakosztály. Nagyon érdekes, hogy a drágább szobák mindig feljebb vannak. Van olyan társaság, ahol a komornyikos lakosztályok a hajó legeslegelején vannak a legfelső két szinten. Ez addig szép és jó, amíg az időjárással minden rendben van. De abban a pillanatban, hogy egy kis szél támad, én semmi pénzért nem cserélném el ezt a helyet egy alsó kabinnal.

B. A.: Ha mondjuk abszolút értékben szembeállítjuk a hajós utazást egy ugyanolyan végcélú „hagyományos” utazással, akkor azt gondolhatnánk, hogy a hajózni jóval drágább. Ez valóban így van, vagy csak téves elképzelés? Anélkül kérdezem, hogy bármilyen számítást is elvégeztem volna.

J. ZS.: Ha összevetjük, hogy mennyibe kerül ugyanazt az útvonalat hajóval, mint más közlekedési eszközzel, busszal, vonattal, repülővel végig járni, akkor egyből szembeötlő lesz a különbség. Ha figyelembe vesszük azt, hogy a hajó éjszaka megy, és reggel egy új kikötőbe érkezik, továbbá hozzátesszük, hogy a szállásunk és napi korlátlan étkezésünk, italfogyasztásunk is benne van a költségeinkben, akkor jóval kedvezőbb a számla vége. Ez még tovább mérsékelhető, ha figyeljük az egyes társaságok akcióit, és tudjuk, hogy melyik szezonban érdemes utaznunk.

Minden hajótársaságnál hirdetnek akciókat, ezeknél eltérőek a fizetési határidők, az utolsó napokban jelentős árcsökkenés is tapasztalható, mielőtt bezárják a pénztárat, de igaz ennek az ellentéte is, hogy akár a duplájába is kerülhet a vége, ha felkapott célállomásra van szó... Ezeket mindenképpen érdemes figyelni. A jó választás tehát mindig egy összetett kérdés. Szummázva azt mondhatom, hogy egy hajóutat sokkal kedvezőbb áron lehet megcsinálni, mint egy szárazföldit, és adott esetben nagyobb az élményfaktor is. Ennek ellenére én mindig azt mondom, hogy a hajózás egy csodálatos kiegészítője a szárazföldi nyaralásnak. Ha meg tudjuk tenni, hogy a kettőt kombináljuk, akkor ez az élmény adja majd a legtöbbet, ennek tipikus példája Európa, Dél-Amerika, Hawaii, Alaszka és sorolhatnám.



Persze vannak olyan helyek, ahol ez nem igaz, mert például Norvégiát remekül be lehet járni hajóval. Ugyanis ott van mozgás. A fjordok között a nagy hajóból átülünk a kicsibe, vagy adott esetben buszra szállunk, és csodálatos kirándulásokon vehetünk részt. Mondok mást. Ha egy kis ízelítőt szeretnénk kapni a Karib-szigetektől, az is remekül bejárható hajóval. Én harmincöt karibi szigeten voltam, tíz hajóútnak köszönhetően. Ma már tudom, hogy melyik az a három-öt, ahová érdemes elmenni, a többi tulajdonképpen egy „fabatkát” sem ér, mert egy két-három órás kirándulással meg tudjuk nézni az egészet. Tehát ebben a térségben kifejezetten javasolt a hajós utazás, amikor egy ilyen alkalommal akár öt szigetet is meg tudunk nézni. Ráadásul szebbnél szebb strandokon tudunk fürödni.



B. A.: Csak közbevetőleg kérdem, hogy voltál folyami hajóúton is?

J. ZS.: Európán kívül többször voltam a Mekongon, és júliusban készülök egy hasonló túrára a Jangcén is. A folyami hajózás az egy egészen más kategória. Európában azért nem megyek el ilyenre, mert mondhatni, többszörösébe kerül egy folyami hajóút, mint a tengeri. A Mekongon sokszor hajóztam, de a Kambodzsa-Vietnám egy hetes hajóút az egy régi álmom volt. Teljesen más, mint egy tengeri kirándulás, más kategória, nem is lehet összehasonlítani a kettőt. Egyrészt egy sokkal kisebb hajóról beszélünk – egyébként Jahan-nak hívták a hajót, amin utaztam –, ahol eleve családiasabb a hangulat. Ez életem legjobb hajós élménye volt, de nem korrekt összehasonlítani egy tengerjáróval.



A Jahanon a kiszolgálás minősége, a név szerinti szállítás csak egy felvillantása a tökéletes vendéglátásnak. Nem túlzok akkor, amikor azt mondom, hogy személyre szabott ellátásban részesültem. Az is igaz – és ezt rögtön hozzá is kell tennem –, hogy árban is a többszöröse. Ennek a mekongi hajóútnak az árából minimum bő egy hónapig lehet utazni egy tengerjáróval.

B. A.: Az utazásaid alatt volt olyan élmény vagy kunszt, amire te is felkaptad a fejed? Az online felületünkön számos hírben olyan hajókat mutatunk be, amelyeken a vidámparktól kezdve minden van. Te találkoztál ilyenekkel?

J. ZS.: Hogyne, de engem inkább a hajókon bemutatott műsorok nyugöztek le. Például a Celebrity hajótársaság legújabb hajóin olyan műsorokat állítanak színpadra, hogy az nálam is „wow” kategória. A világ legnagyobb luxushajóin van vízirevüszínház, ami Las Vegas-i szinten is megállná a helyét minden további nélkül. De imádtam a Disney tematikáját is, ami konkrétan a tökéletes show-műsor. Rotálják az embereket az éttermekben, és így mindig más klasszikus figurájukkal találkozol, ezek mind nagyon emberközeli élmények voltak.



B. A.: És mi volt a másik végelet? Említetted, hogy előfordult olyan, hogy amikor beszálltál, utána szinte azonnal ki akartál szállni.

J. ZS.: Egy borzasztóan nagy kontrasztot éltem meg. Ugyanis ekkor utaztam a világ akkor legnagyobb hajóján, ahol aztán tényleg minden volt a ringlispiltől kezdve vízirevüig. Majd kiszálltunk, pontosabban átszálltunk a norvég hajótársaság hajójára, ami csak a Bahama-szigetekre közlekedik, három kikötéssel. Az egy dolog, hogy a hajó öreg volt, de szörnyűek voltak a szobák, a klíma. Egy olyan szocreál hajót sikerült kifognunk, amire átülve a korábbi hiper-szuper hajóból, maga volt a teljes elkeseredettség.

B. A.: Ha csak farvívról is, de érintettük, hogy egyre újabb és modernebb hajók jelennek meg a társaságoknál. Mi egy tenger nélküli országban nem érzékeljük ezt a piacot annyira, viszont a beszélgetésből az tűnik ki, hogy mintha ez a nyaralási mód a reneszánszát élné. Te hogyan látod?

J. ZS.: Azt szoktam mondani, hogy Budapest a folyami hajózás Miamija. Ha szezonban megnézzük a rakpartokat, akkor akár három hajó is horgonyoz egymás mellett, ellentétben a korábbi évekkel. Ebből is lemérhető egyfajta fejlődés.

Ami a tengeri társaságokat illeti, néhány évvel ezelőtt inkább a mennyiség volt a fő csapásirány, most pedig a piac átfordult a minőségi oldalra. Az is igaz, hogy sokkal több ember hajózik, mint pár évvel korábban, mert árban akkor sem drágább, ha adott esetben beleszámoljuk az odautazás repülőjegyét. Igaz, hogy sok esetben ez még így sem egyenértékű mondjuk egy horvátországi nyaralás árával. De ha például egy tengerentúli nyaralást tervez az ember, akkor egy törökországi vagy egy görögországi szabadság árából simán el tud menni egy ilyen hajóútra. Ahogy említettem, a hajózás a minőségi utazás irányába tart, ami azt jelenti, hogy nagyon sok új hajó jön. A lendület ellenére sem növekszik azonban a minőségi társaságok flottájának száma, mivel az alsó kategóriás hajóikat eladják.



Van például olyan spanyol társaság, amelyik ezekből az eladogatott hajókból alakult. A hajókat felújították, és ezzel utaztatnak viszonylag alacsony áron. Viszont itt azért ismét nagyon oda kell figyelni, mert a becsali alapár nem tartalmazza az illetéket és a borraivalót, szervizdíjat sem. Viszont mindkét tétel véleményem szerint indokolatlanul magas, és ha ezt is belekalkuláljuk a számlába, akkor rögtön nem is olyan vonzó az ajánlat. Én ezért nem utaztam még velük.

B. A.: Mi lesz a forgalomból kivont hajókból? Erről van valami tudomásod?

J. ZS.: Nagyon sok kiselejtezett hajóból luxusszálloda lesz. Magam is izgatottan várom a jövő márciust, ekkor megyek a Queen Elisabeth 2-re. Ezt a hajót a tulajdonosa 2010-ben adta el Dubajnak, hogy egy luxusszállodát csináljon belőle. 2018-ban nyitott meg, és nekem is sikerült egy éve ide egy szobát lefoglalnom, és így végig tudom majd járni az egész hajót. De hasonló módon tettem Los Angelesben is, itt Queen Maryt látogattam meg. Óriási élmény volt egy ilyen tradicionális történelmi emlékeket idéző hajóban lakni, és annak minden részét bejárni.

B. A.: A beszélgetésünkben mindig főszerepet játszik az előrelátás, ami nemcsak a tervezhetőség miatt érdekes, hanem azért is, mert – ahogy többször is kiemelted – ilyenkor jelentősen kedvezőbb árat tud az ember elérni. Feltételezem te résen vagy ebben a kérdésben, mik a vizes terveid?



J. ZS.: Először lesz egy kanadai hajóútam a Royal Caribbeannel. Ez különleges út lesz, ami a francia–kanadai részt vesézi ki, és lemegy egészen Floridáig. Ilyen út egy évben mindig csak egyszer van, ősszel. Ezt követi később egy háromhetes atlanti-óceáni utazás a Francia Antillákra. Ezt a térséget így lehet a legkönnyebben és legkényelmesebben bejárni. Nem beszélve arról, hogy nagyon szeretek az Atlanti-óceánon hajózni. A következő év januárjában pedig jön az említett indiai-óceáni túráim. Itt egyébként már voltam egyszer. Az ok, amiért még egyszer visszamegyek, az, hogy ez egy csodálatos hajóút, és nagyon-nagyon kedvező áron sikerült lekötönnöm. Ezt követően márciusban Dubai-ból hajózik vissza a szuezi csatornán, majd jó pár európai kedvenc jön 2020-ban, míg a sor Novemberben egy Braziliába menő hajóút zárja, szóval tengernyi élmény vár rám minden bizonnyal.

[Hajózás](#) [interjú](#) [Jurák Zsolt](#) [Tengeri hajóutak](#)

MEGOSZTÁS [Twitter](#) [Facebook](#) [Google+](#) [Pinterest](#) [LinkedIn](#) [Tumblr](#) [E-mail](#)