

Wieści z ms. „Władysław Łokietek”
• Załoga zdrowa • Będzie uwolniona

— Mieliśmy kontakty z kapitanem statku ms. „Władysław Łokietek”. Trwają negocjacje prowadzone przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych. Załoga zdrowa. Będzie uwolniona — brzmiały lakoniczne informacje, które uzyskaliśmy w Polskich Linjach Oceanicznych w Gdyni.

W ciągu ostatnich dwóch dni nieustannie trwały nadal dyplomatyczne zabiegi o uwolnienie załogi i statku ms. „Władysław Łokietek” — drobniowca PLO porwanego na wodach Zatoki Adenkiej w drodze z Adenu do Mombasy w pobliżu Somalii — najbardziej wysuniętej na wschód części kontynentu afrykańskiego. Dokonała tego zbrojna grupa wojowników Somalijskiego Ruchu Narodowego, budząca z kilku różnych organizacji działających w tej części Somalii, w pobliżu której uwieczono nasz statek.

Starania rozwijane różnymi kanałami wspomagają także działania PLO np. poprzez agentów armatora m.in. w Sudanie i innych krajach. Służby głównego nawigatora PLO kilkakrotnie już rozmawiały z dowódcą uprowadzonego drobniowca kpt. z. Stanisławem Klimosem. Kapitan potwierdził, że cała załoga, wśród której znajduje się jedna kobieta — lekarka, jest cała i zdrowa, przebywa pod strażą 20 uzbrojonych napastników, ale traktowana jest dobrze.

Uwięziony statek polskiej bandyry stał tuż przy brzegu w odległości 3 kabli (a nie 30 mil m., jak pisało przedwcześnie) w południowej części

Kolejny polski statek — aresztowany
„Grinwal” w potrzasku

Amerkańska straż przybrzeżna poinformowała o zatrzymaniu polskiego trawlera, który miał nielegalnie łowić ryby na amerykańskich wodach terytorialnych, w rejonie wysp Pribilof na Alasce. Polski statek „Grinwal” został zatrzymany już na wodach międzynarodowych między terytorium morskim ZSRR i USA. Amerykanie podejrzewają jednak, że polscy rybacy prowadzili wcześniej połowy w obrębie 200-milowej strefy USA.

Jednostka została skierowana do portu Dutch Harbor na wyspie Unalaska, wchodzącej w skład archipelagu wysp Aleuckich. Podróż „Grinwala” — do tego portu potrwa dwa dni. (FAP)

Raport Banku Światowego
Koniec euforii

• Jedyne ratunek w przedsiębiorcach

BANK Światowy ocenia, że przy obniżeniu cen surowców i cen trwałych inwestycji gospodarka Europy środkowej i wschodniej w perspektywie prywatnej gospodarki rynkowej nie ma szans na odwrócenie spadku. Nawet w krajach takich jak Polska, które zdecydowały się na kurację wstrząsową, w raporcie zatytułowanym „Przeobrażenia gospodarki w Europie środkowej i wschodniej”, eksperci banku ostrzegają, że „po wczesnej początkowej euforii okresu po zmianach politycznych w 1989 roku została trzeźwa ocena oczekiwań. Kuracja wstrząsowa nie gwarantuje bliska

W raporcie zatytułowanym „Przeobrażenia gospodarki w Europie środkowej i wschodniej”, eksperci banku ostrzegają, że „po wczesnej początkowej euforii okresu po zmianach politycznych w 1989 roku została trzeźwa ocena oczekiwań. Kuracja wstrząsowa nie gwarantuje bliska

Nasze Rozmowy
Fundament reform

O Konstytucji 3 maja
mówi prof. dr. hab. Bogusław Cygler

— Konstytucja 3 maja zniszczyła „liberalizm wstępnego” i wolną elekcję. Uchwały sejmowe miały zapadać większością głosów i posłowie nie mogli już zrywać sejmów, co powodowało, że do tej chwili od półtora wieku — państwo pograżało się w anarchię. Utworzono rząd nazwany „strząs praw” i nadano mu duży zakres władzy, za którą był odpowiedzialny przed sejmem. Mieszczaństwo otrzymało prawo nabywania dóbr ziemskich i dostęp do niektórych urzędów. Chłopa wzięto pod opiekę państwa. Czy w ten sposób Konstytucja Majowa miała zamknąć dzieło reformy, czy też dopiero je otwierała?

— Uchwalenie Ustawy Rządowej dobitnie uzmocniło wolność komuś naprawę gnachu Rzeczypospolitej, że wszystkie jego obowiązki zbudowane ze stałości i podkopywane obcą ręką wołają o naprawę. Wokół Konstytucji skupiło się więc wszystko co Polska miała najlepszego, a strateg reformy, Hugo Kołłątaj wytyczał plan dalszego działania: dokonanie konstytucyjnej politycznej, sformułowanie projektu konstytucji ekonomicznej i konstytucji

Do realizacji tych celów uformowane zostało nowe narzędzie — pierwsze w Polsce stronnictwo polityczne w nowoczesnym jego rozumieniu, tj. z formalną listą członków i



Przyjaciół Konstytucji. Rządowej czerpiąc wzory z paryskiego Klubu Jakobińców i przyjmując typowe oświetlenie, masonskie hasło „Erat lux” (niech stanie się światłość).

• Dokończenie na str. 2

Świat

ZSRR
• Były premier ZSRR Nikołaj Ryzkow wywarł so

W „Tygodniku Gdańskim”

Łotrowie nie zawiśli

W nowym 18-19 numerze „Tygodnika Gdańskiego”

W dziale zagranicznym po powrocie z Białorusi

Ważnym wydarzeniem w historii

Tak się święcił 1 Maja

Wszystkiemu winni rząd, Kościół

„Solidarność” i Jan Nowak Jeziorański

W CZORAJ, w samo południe, przed Ratuszem Głównym

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

prezidenta Federacji Rosyjskiej

• Dajmy Gorbaczowowi ostatnie szanse — apeluje Jelcyn do strażników korników.

ALBANIA
• Ramis Alla został ponownie wybrany na prezydenta.

SZWECJA
• W czerwcu Szwecja złoży wniosek o przyjęcie jej do EWG.

CSRF
• 61 proc. obywateli Czech-Słowacji, oświadczyło, że nie chce być częścią państwa, które ma prawo decydowania o sobie.

IRAN
• Iran odejść udzielił kocz, które zostały przesłane przez USA w ramach pomocy dla Kurdów. Oficjalnym motywem tej decyzji jest przypuszczenie, że „kocz może być zarażony wirusem, który powoduje AIDS”.

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Kolejne promocyjne wydanie
AUTO SALON



Amerykański Ford w Orłowie

Giełdy trójmiejskie

Notowania z Hamburga

Inter Car w ofensywie

• Motory • Oferty dealerów • Jak sprawdzić rocznik VW i Audi? • Słowo do urzędników.

Następny Auto Salon 10 maja!

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

„Szafir” płynie do Królewca

Przedsiębiorstwo Turystyczno-Handlowe „Iglotour” zainaugurowało wczoraj rejs statkiem białej floty do Królewca. „Szafir” wypłynął o 4 rano z portu gdańskiego. W sobotę relacja naszych reporterów!

• Dokończenie na str. 2

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Żywnościowe prognozy

Według oceny ministerstwa rolnictwa i gospodarki żywnościowej niskie temperatury w lutym i styczniu nie na przełomie 1 i 3 dekad kwietnia br. spowodowały odwrócenie wzrostu rolni o ok. 2-3 tygodnie. Poziomice biała na koniec I kw. br. przekształciła się na poziomie 88 mln sztuk, tj. 11,7 proc. odzwierciedla w roku ubiegłym. Lepiej widać sytuację, jeżeli chodzi o wrodo chlewnia. Poziomice trzody chlewnie na

koniec I kw. wyniosło 20,7 mln sztuk i wzrosło w stosunku do roku ubiegłego o 10,4 proc.

Ne nałepiel — mówiąc delikatnie — przedstawia się sytuacja w zakresie nawożenia mineralnego. Przewidywane są nawożenia w wysokości 75-80 kg na ha, tj. o ok. 50 proc. mniej niż w roku ubiegłym. Przy tym poziomie nawożenia należy się spodziewać zwiększenia skracające warunki pogody

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

Ważnym wydarzeniem w historii

NA DWORZE KRÓLOWEJ SPORTU



Uśmiech szczęścia Wandy Panfil na mecie zwycięskiego dla Polki maratonu w Bostonie.
Fot. repr. M. Zarzecki

Rozpoczyna się letni sezon lekkoatletyczny, którego tegorocznym ukoronowaniem będą sierpniowe mistrzostwa świata w Japonii. Tego typu impreza zawsze bardzo elektryzuje miłośników królowej sportu. Polscy kibice będą oczekiwali też na białoczerwony akcent w tych atrakcyjnych zawodach gwiazd światowej la, pokładając tym razem największe nadzieje w Wandzie Panfil. Jak wiadomo, Polka wyszła za mąż za meksykańskiego olimpijczyka Mauricio Gonzalesa i pod jego szkoleniowym okiem przygotowuje się do najważniejszych maratonów.

MOCNE uderzenie miało w ubiegłym roku, wygrywając prestiżowe biegi maratońskie w Nagai, Londynie i Nowym Jorku, a tegoroczny sezon rozpoczęła od zwycięstwa w tradycyjnym maratonie bostońskim. Ten ostatni, to bieg o bogatej historii. Rozpoczął go w 1897 r. amerykański student, zafascynowany pierwszym nowożytnym biegiem maratońskim rok wcześniej na igrzyskach olimpijskich w Atenach. Od tej pory bostoński bieg na dystansie 42 km 195 m wszedł na stałe do kalendarza, odbywał się regularnie co rok i ten niedawny — wygrany w konkurencji kobiet przez W. Panfil — był 97. Polka uzyskała bardzo dobry czas 2:24.18.

Najgroźniejszą rywalką Panfil będzie zapewne na MS w Japonii filigranowa Portugalka, 32-letnia Rosa Mota, ważąca zaledwie 45 kg. W biegu maratońskim zadebiutowała w 1982 r. i od tej pory zwycięsko kończyła większość swoich startów. Niedawno wygrała londyński maraton, uzyskując nad Tamizą rezultat 2:26.14. W rozmowie przed londyńską próbą powiedziała dziennikarzowi polskiemu: „Wanda Panfil to moja rówieśniczka. Szkoła, że nie spotkamy się w stolicy Anglii. Być może rywalizacja między nami zakończyłaby się najlepszym rezultatem na świecie. Obserwowałam na widoe bieg Polki w Bostonie. Jest ona w stanie poprawić wynik Ingrid Kristiansen, jaki Norweżka osiągnęła w 1985 r. w Londynie — 2:21.06, do tej pory nie poprawiony przez żadną kobietę”.

W Bostonie, gdzie W. Panfil zwycięsko mknęła do mety, panowały podczas maratonu idealne warunki. Niebo było pokryte chmurami, a temperatura powietrza wynosiła 11 stopni C i nie zmieniała się. Na mistrzostwach świata w Tokio aura może być zła odmienna. Bieg rozpoczynał się tam w pogodzie nie w trakcie wężowego, ale gorącego okresu japońskiego lata. Która z duetu Rosa Mota — Wanda Panfil lepiej znieśnie ten upalny koszmara i wygra? Tego nie możemy przypuszczać, bo do końcowej rozgrywki tych dwóch świetnych przedstawicieli maratońskiego biegu, wnieśliśmy się Norweżka Ingrid Kristiansen, która po 17-miesięcznym urlopie macierzyńskim (urodziła drugie dziecko) pojawiła się

niedawno znowu na trasie, zajmując w Bostonie szóste miejsce. Choć, jak to mawiają, poki piłka w grze o niczym definitywnie nie wolno przesądzać, bo sport ma to do siebie, że lubi być nieobliczalny.

A na marginesie bostońskiego maratonu: w grupie ponad 8 tysięcy uczestników bieg także nie zrażony opadami deszczu 83-letni Johnny Kelley zwanym „The Elder”. Startował w tym maratonie po raz 60., przy czym w 1935 i 1945 r. triumfował w tej imprezie. Jemu to widzowie zgotowali niebawem, największą oważę, uznając Kelleya za symbol żywotności „Boston Marathon”.

Na światowym dworze królowej sportu jakby nie poszerzenie minęła piękna nocnica z meksykańskiego spręża i skoczka na dół, wiodącego mistrza olimpijskiego Carla Lewisa. Rocznicą dotyczy 10 lat występów w skoku w dal bez porażki. W tym czasie Amerykanin popisał się imponentną serią 64 zwycięstw, zdobywając m.in. złote medale olimpijskie w Los Angeles (1984) i w Seulu (1988) oraz na mistrzostwach świata w Helsinkach (1983) i w Rzymie (1987). W ciągu ostatnich 10 lat Lewis aż 22 razy zwyciężał wynikiem ponad 8,50, przy czym dziewięć razy przekroczył odległość 8,70. Swoją najdłuższą skok oddał czarnoskóry Amerykanin w 1983 r. w Indianapolis, gdzie uzyskał 8,79. Na liście najlepszych rezultatów w historii skoku w dal najwartościowsze osiągnięcie Lewisa figuruje jednak dopiero na trzeciej pozycji. Przewodzi na tej liście Bob Beamon (USA), który na IO 1968 r. w Meksyku oddał fenomenalny „skok w XXI wiek” na odległość 8,90, a drugi jest Robert Emmijan (ZSRR) z rezultatem 8,88 osiągniętym w 1987 r.

Ciekawe czy wielki Carl Lewis, który nie startował w tym sezonie w hali w skoku w dal, spełni swoje życiowe marzenie i zostanie w końcu rekordzistą świata? Pod okiem trenera Toma Telleza przygotowuje się do występu na tojskich mistrzostwach świata.



Fot. M. Zarzecki

ta według specjalnego planu.

Mimo pięknej serii startów bez porażki w ciągu ostatnich 10 lat w skoku w dal, Lewis nie jest pierwszym na światowej liście długotrwale odnotowania nieprzerwanych sukcesów. Wyprzedza go pod tym względem ciężarowiec USA wagi ciężkiej John Davis. Był niepokonany od 1938 do 1953 r., zdobywając zio te medale na IO w Londynie (1948) i Helsinkach (1952). Spośród lekkoatletów długotrwale odnotowania nieprzerwanych zwycięstw mogą się też popisać Rumunka Jolanda Balazs w skoku wzwyż — 9 sezonów bez porażki przy łącznym wygraniu 140 konkursów oraz Amerykanin Edwin Moses — niepokonany przez 9 lat, 9 miesięcy i 9 dni w biegu na 400 m przez płotki (kolejne 123 zwycięstw). Węgierka wygrywała w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, zaś amerykański płotkarz popisał się piętnastą serią zwycięstw od 1977 do połowy 1987 r.

Obecnie wschodzącą gwiazdą światowej lekkoatletyki jest 21-letni Algierczyk Noureddine Morceli — zwycięzca biegu na 1500 m na marcowych halowych mistrzostwach świata w Sewilli. Mierzy 172 cm i waży 62 kg. Były słynny bieżacz marokański Said Aouita powiedział Algieryczykowi podczas wysocekońskiego treningu w Meksyku: „Do mnie należały lata osiemdziesiąte, do ciebie będą na leżały dziewięćdziesiąte”. Czy to będą prorocze słowa?

Przedstawione sylwetki czołowych lekkoatletów i ich osiągnięcia to oczywiście tylko fragment tego, czym dysponuje światowa królowa sportu na swoim dworze. Głównymi wysocekońskimi lotami jest o wiele więcej. W pełnej krasie świadczy za tym najpierw na MS w Tokio a następnie zaświeca już pełnym blaskiem na olimpiadzie 1992 r. w Barcelonie. Na te fety kibice już zacierają ręce.

Paweł Kowalski

Ropa na morzu

• Dokończenie ze str. 3

„Wiatr” i „Pasat”. One to najpierw rozciągają na wodzie dwie czerwieniące z dala zapory przeciwolejowe typu Expand o długości po 200 m każda.

Z pokładu „Posejdon” obserwuje pilnie manewry kierownictwo PRO wraz z p. dyrektora mgr. inż. Stanisławem Rutkowskim. Bezpośrednio koordynuje akcję wyposażony w krótkofalową zastępcę dyrektora Tomasz Gajek wraz z mgr. Markiem Szczepaniakiem i działu zwalczania rozlewów. Oni to zaprezentowali nam na wstępie technikę działania nowych urządzeń zaistniałych na holownikach.

Statki ratownicze kończą rozciąganie zapor, które układają się w kształt litery V. Zabrało im to około 10 minut. Do środka ułożonych na wodzie, nie połączonych jednak ze sobą do końca za por (wskutek czego tworzy się coś w rodzaju lejka) „Posejdon” wypuszcza strumień gęstej, czarnej oleju, który sięga wzdłuż wąskiego „wylotu lejka”. Tu czyha już na ten niby-olej „Jerzy II” z rozpostartymi jak skrzydła orla mniejszymi zaporami o rozstawie 18 m. Za nim w pogotowiu, z takimi samymi urządzeniami, czeka „Czesław II”.

Pompy już pracują. Aparatura zainstalowana na statkach składa się z dużych szczepek, z których obiegają olej zagnany jest przez grzebienie do zbiornika. Systemem Lomar można zbierać w ciągu dnia olej z około 70 m kw. rozlewu. Po nieważ statki mają zbiorniki o pojemności zaledwie 20 m sześć, stosuje się dodatkowo pojemniki elastyczne w kształcie dużych worków o wadze 60 kg.

„Jerzy II” ciągnie właśnie jeden z takich zbiorników po

wodzie. Jest to prototyp wyprodukowany w Bojanie. Połączony jest przewodem z urządzeniami na statku. Po automatycznym napełnieniu i zabezpieczeniu przed ponownym rozlewem można je wyrzucić za burtę, by zabrać je z wody inna jednostka.

Każda operacja zbierania oleju z morza wymaga floty jednostek pomocniczych potrzebnych do stawiania zapor, dostarczania sprzętu i sukcesywnego odbioru oleju w zbiornikach elastycznych albo w bункierkach — tłumaczy dyrektor Tomasz Gajek.

Dwa stateczki PRO wyposażone w nowoczesne, o wiele bardziej wydajne od tradycyjnych urządzenia systemu Lomar będą służyły przede wszystkim do zwalczania awaryjnych rozlewów olejowych na wodach Zatoki Gdańskiej i Zatoki Pomorskiej, na redach, kotwiskach oraz w akwenach portowych. Służba zwalczania rozlewów PRO podobnie jak ratownictwo, finansowana jest wprawdzie przez państwo, ale przedsiębiorstwo, zwłaszcza w obecnych niezwykle ciężkich dla budżetu państwa czasach, musi liczyć przede wszystkim na siebie. W przeciwnym razie trudno byłoby utrzymać flotę i flotą na wymaganych poziomach nie mówiąc już o takich min. inwestycjach jak ta ostatnia. PRO musi więc jednocześnie zarabiać w kraju i za granicą, do czego służyć także w wolnych od losowych wypadków chwilach statki i sprzęt min. do zwalczania rozlewów.

Nowo wyposażone holowniki będą na życzenie klientów gotowe do usług nie tylko w zakresie zwalczania rozlewów olejowych ale spełniać mają i inne zadania. Asystować mogą przy przeładunkach paliw na zbiornikowce (in i out) oraz przy bunkrowaniach statków w portach i na redach. Mogą też odbierać zalegające wody ze statków do 20 m szerokości — uzupełnia dyrektor Gajek.

Własnymi siłami oraz przy pomocy firmy „Dora” w ciągu trzech miesięcy metod adaptacji, przy stosunkowo niskich kosztach zmodernizowaliśmy się o dwie bardzo sprawne i wydajne jednostki do zwalczania rozlewów nowoczesnym systemem Lomar. Istotną, że jednostki te ze względu na małe gabaryty i dużą manewrowość będą mogły włączyć się na życzenie klientów do zwalczania rozlewów również w basenach portowych, choć tradycyjnie są one służyły do zwalczania rozlewów olejowych na morzu otwartym. — W ciągu kilku tygodni powinniśmy się rozstrzygnąć negocjacje w tej sprawie ze stoczniami Trójmiasta.

Znacznie bardziej ambitne zamierzenie w tej dziedzinie ma jednak gdyński armator statków czuwających nad bezpieczeństwem ludzi i strzegących czystości wód przed sobą. Na jego zlecenie „Prorok” prowadzi prace projektowe dotyczące budowy dwóch specjalistycznych statków z najnowocześniejszą aparaturą do zwalczania rozlewów olejowych na morzu otwartym. — W ciągu kilku tygodni powinniśmy się rozstrzygnąć negocjacje w tej sprawie ze stoczniami Trójmiasta.

Teresa Chudek



„Uczni w piśmie” — Piotr Dembski.

Romuald Bukowski rekomenduje...

SALON REJSÓW

Artysta malarz, prezes Zarządu Okręgu Związku Polskich Artystów Plastyków w Gdańsku, Romuald Bukowski mówi:

— Chciałbym polecić miłośnikom sztuki dwóch młodych, utalentowanych, bardzo dobrze zapowiadających się autorów, którzy swoje prace prezentują obecnie na „Przeglądzie '91” w Biurze Wystaw Artystycznych w Sopocie przy ul. Powstańców Warszawy.

Robert Florczak, znany dotychczas bardziej za granicą, niż w kraju, pokazał dwa duże płótna, na których z młodzieńczym zapałem przedstawił swoją ulubioną dziewczynę. Nie od dziś tematem jego artystycznych penetracji jest człowiek. Tworzy interesujące ludzkie portrety, umiejętnie odzwierciedlając także wnętrza duszy ludzkiej.

Piotr Dembski także ma tu swoje miejsce. Na „Przeglądzie '91” oglądamy trzy jego portrety. Dwa utrzymane są w tonacji błękitnej, jeden — w czarnej. Cztery obrazy tegoż autora (zobrazował artysta na nim splecione ludzkie ręce) wyraźnie różni się



Robert Florczak — bez tytułu. Fot. M. Zarzecki

od poprzednich, choć, moim zdaniem, stanowi jakby integralną część.

Na tę sopocką wystawę środowiska gdańskich artystów plastyków czekało od lat. Wystawa jest świadectwem powrotu do nor-

malności. Po wielu bowiem latach odsunięcia znów istnieje związek, znów gro mądzą się wokół niego artyści plastycy, znów to duże i liczące się środowisko żyje i pracuje. K.K.

Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego

Rada Miasta Gdańska postanowiła przekazać na rzecz Fundacji Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego kwotę 5 milionów zł. Fundacja została utworzona w lutym br. przez prezydenta RP Lecha Wałęsę, ks. biskupa T. Gacłowskiego, ordynariusza diecezji gdańskiej, ks. biskupa M. Przykuckiego, ordynariusza diecezji chełmińskiej, wojewodę gdańskiego Macieja Płażyńskiego i rektora Uniwersytetu Gdańskiego Zbigniewa Grzonkę. Kwoty podobnej wysokości na rzecz fundacji postanowiły przekazać Rady Miasta Gdyni i Sopotu.

Celem fundacji jest wspieranie działalności naukowej Uniwersytetu Gdańskiego, propagowanie jego osiągnięć. Gdy rozwój fundacji okaże się szczególnie pomyślny, dochody zostaną przekazane na rozbudowę UG. Na wolnym placu na ul. Wita Stwosza przewidziano jest budowa przyszłych gmachów uniwersyteckich dla wydziałów Prawa i Administracji, Geografii i Oceanografii oraz Biologii.

W najbliższym czasie nastąpi uroczyste podpisanie aktów darowizny trójmiejskich rad na rzecz fundacji. Wkłady założycieli fundacji wynoszą także po 5 mln zł. (bs)

Jedynie portfeli nie zabijają narkodolary

MAK, konopie i koka kielkują chętnie na ruinach, pozostających po wojnie, na niedorocznych ekonomicznych lub w rejonach zacończonych, których nie potrafi kontrolować państwo. Narkodolary nie nabijają jedynie portfeli handlarzy, ale finansują konflikty i zasilały budżety państwowe ubogie w dewizy — pisał francuskie pismo „Science et Vie”.

Natomiast kraje konsumenne, które tak często przedstawiają się jako „ofiary”, bynajmniej nie są tak niewinne, jak chciałoby się pokazać. Patrząc na rynek. Cena detaliczna heroiny w Paryżu jest 250 razy wyższa niż złota! Handel heroiną to najrentowniejszy biznes świata. Obrót tym narkotykiem między poszczególnymi krajami stanowi jedną trzecią obrotów ropą naftową (30 mld dolarów). Jeśli jednak doliczyć wszystkie ogniska pośrodku, cała obrotowa, to ogólny obrót wyniesie 500 mld dolarów (czyli dwuletni budżet Francji).

Jedno jest pewne — z tych gigantycznych sum najmniej trafia do chłopa uprawiającego mak, konopie i kokę. Za surowce opium płaci się w Złoty Trójkąt, największym zagłębiu produkcyjnym świata 50—60 dolarów za kilogram. Przetworzone wane przez przemysłowców na plechowane przez handlarzy w Birmie i Tajlandii przerobione na tzw. morfinę-bazę jest sprzedawane po 1400—1500 dolarów. Wydawane po 1400—1500 dolarów kosztuje tworzone z niej heroina-baza kosztuje 2000—4000 dolarów. W Bankoku z czystą heroiną jest przerabiane.

przez poddanie działaniu odpowiednich środków chemicznych, w rozpuszczalnym proszku, który może być stosowany dożylnie; jego cena osiąga wówczas 8000—12000 dolarów za kilogram. Ten sam produkt, bez najmniejszej zmiany, na rynku paryskim ma już wartość 120 000—200 000 dolarów. Przebiec dystansu między stolicami Tajlandii i Francji podwyższyło jego wartość do 2500 procent! Takich proporcji nie osiąga żaden produkt na świecie. Zanim dotrze do detalicznych odbiorców, jest dzielony na „działki” zmieszane z różnymi dodatkami, glukozą. Odkryty nawet „działki” zmieszane z syntetycznym fotograficznym. W tej postaci czysta heroina może być porównana do jakości zastawionej z koniem i osiąga wartość kolosalną — niemal 4 mln dolarów za kilogram. W porównaniu z ceną początkową opium — wzrosła ona 8000 razy! Współczesny wielokrotności jest jeszcze wyższy w przypadku heroiny pochodzącej ze Złotego Półksiężycza (drugiego na świecie rejonu produkującego opium, a obejmującego Afganistan, Pakistan i Iran) i dochodzi do 10 000, ponieważ koszty początkowe są tam niższe, a cena finalna identyczna.

Kto zatem najlepiej korzysta na „zbrodni”? Najmniej hodowcy „smiertelnych” roślin, żyjący na ogół w najbardziej zacończonych rejonach krajów nie rozwiniętych, politycznie niestabilnych i w znaczącej części narażonych na konflikt lokalne i rywalizację etniczną. To nie przypadek, że Birma i Afganistan są obecnie największymi dostawcami heroiny na Zachód. Z po-

wodu nieładu w kraju spowodowanego przez wojnę, Afganistan stał się w ciągu kilku lat drugim dostawcą w świecie opium, ze swoją produkcją ocenianą na 555 ton (ale są fachowcy, którzy szacują ją nawet na 800—1000 ton w 1989 r.). Sytuację co to tuż za Birma, która w zeszłym roku dostarczyła na rynek 2600—2800 ton. Oba te kraje łącznie zaopatrują dwie trzecie rynku światowego w opium.

Przyjrzyjmy się bliżej Złotemu Półksiężycowi, który — według Interpolu — dostarcza 80 proc. heroiny konsumowanej przez Europę. IRAN — pierwszy z trzech, kraj o podwójnej twarzy i podwójnej grze. Z jednej strony władze ogłosiły ostrą walkę z uprawą maku, zagrożoną przejściowo nawet karą śmierci. Z drugiej zaś dobrze poinformowani Amerykanie utrzymują, że Iran kontynuuje produkcję opium w wysokości 200—400 ton rocznie. Pewnie jest natomiast co innego: kraj ajatollahów jest ulubioną trasą przemycu heroiny wyprodukowanej przez pozostałe kraje Złotego Półksiężycza do Islamabadu, dokąd przybywają wielcy hurtownicy z Zachodu.

AFGANISTAN — zawsze był producentem opium i konopi, spożywanych tradycyjnie na miejscu. Po inwazji Rosjan pola maku — największy w wieloletniej, tylko od 1985 r. produkcja się podwoiła. Zakaz uprawy maku z 1957 r. nigdy nie został wyegzekwowany w praktyce. W miarę jak okupant niszczył wsie, drogi i systemy irygacyjne, chłopci przetrzymali się na uprawie maku i konopi mniej potrzebujących wody niż drzewa owocowe

czy zboża. Część opium była sprzedawana żołnierzom Armii Czerwonej, imna służbie ruchowi oporu na zaopatrywanie się w przemycaną broń. Zachód nie wzruszał się zbytby powiększeniem w tym czasie niebezpiecznych upraw.

Po wycofaniu się Rosjan zwiększyło się współzawodnictwo między różnymi oddziałami ruchu oporu, także na drogach przemycu narkotyków. Ujawniony w 1989 r. afgański rząd na wygnaniu zagrażował się co prawda, w imię islamu, w walce z produkcją i handlem narkotykami, ale po cichu, pod sztandarem świętej wojny, stymulując uprawę groźnych roślin. Stany Zjednoczone twierdzą także, że i rząd komunistyczny w Kabulu robi to samo na terenach, które kontroluje, przez dostarczanie chłopom ziarna i skup zbiorów.

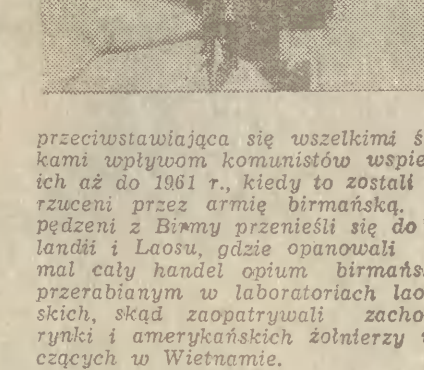
Ocenia się, że wzdłuż granicy z Afganistanem pracuje obecnie 100—150 laboratoriów przetwarzających opium, pochodzące z obu krajów na heroinę. Ustytuowane są w tzw. tribal areas (strefach plemiennych). Są to górskie, trudno dostępne rejon, zamieszkałe przez wojowniczych i niepodległych Pusztunów. Jeszcze w czasach kolonizacji angielskiej dysponowały one pewną autonomią, dła uniknięty niemal zupełnie władzy islamabadu. Szeffejo klanów plemiennych i ich oddziały uzbrojone w pistolety maszynowe Kan — niebezpieczna (dostępna na każdym karkzie w wolnej sprzedaży) i rakietami Stinger wyposażone z pomocą amerykańskiej dla powstańców afgańskich, zaczęły bronić laboratoriów i pól makowych. Rzadko policja ośmiela się ich zająć.

Ośrodkiem największej produkcji maku jest jednak mityczny niemal Złoty Trójkąt, gdzie zbiegają się granice Birmy, Laosu i Tajlandii. Na ostrych stokach wzgórz i w dolinach, chronionych przez niedostępną dzunglę tropikalną, w ubiegłym roku wyprodukowano ok. 3500 ton opium. Heroina, zaspokoiła głód niemal połowy rynku amerykańskiego, który szacuje się na pół miliona statych narkomanów (w tym prawie co drugi jest nosicielem wirusa HIV).

Poza tymi 3 krajami uprawy maku istnieją także w sąsiednich Chinach; ich rozmiarów ocenić jednak nie sposób. Jedynym potwierdzeniem istnienia są przechwycone przez biuro Interpolu w Pekinie przesyłki opium pochodzące z tego rejonu.

Od 1985 r. produkcja opium w Złoty Trójkątce patrolowała się głównie za sprawą Birmy.

Po zwycięstwie Mao w Chinach, Złoty Trójkąt stał się przedziałem między światem komunistycznym na północy i kapitalistycznym na południu. Mak, wprowadzony w Birmie do uprawy w zeszłym wieku przez Chińczyków i Tybetańczyków, stał się teraz źródłem finansowania walk o wpływy i konfliktów ideologicznych. Jego uprawa rozwinięła się szczególnie od lat 50., kiedy Iran i Chiny zabroniły z siebie ich uprawy. Władcy tych odległych od świata terenów pobudzały jej rozwój, bo to było głównym źródłem ich dochodów i bronią zbrojną. Niebawem dołączyli do nich chroniący się tu żołnierze rozbitej armii Kuomintangu, którzy zajęli się przemycem opium. Amerykańska CIA,



przeciwstawiająca się wszelkim środkom wplywom komunistów wspierała ich aż do 1961 r., kiedy to zostali wyrzuceni przez armię birmańską. Wypędzeni z Birmy przenieśli się do Tajlandii i Laosu, gdzie opanowali niemal cały handel opium birmańskim, przerabianym w laboratoriach laotańskich, skąd zaopatrywali zachodnie rynki i amerykańskich żołnierzy walczących w Wietnamie.

Innym ciepłym punktem planety, gdzie rozkwita Papaver somniferum, jest Liban. Tradycyjny producent i eksporter korzeni konopi zajął się produkcją najgroźniejszych narkotyków na początku lat 80., czyli to pełni wojny domowej. Pola makowe zalewały dolinę Bekaa kontrolowaną przez Syryjczyków. W ubiegłym roku Liban wyprodukował ok. 45 ton opium, co w porównaniu z powierzchnią kraju jest ilością ogromną.

Reasumując: poza Meksykiem (gdzie produkcję stymuluje ogromny odbiór pónocnoamerykański) wszędzie na świecie powodzenie maku opiera się na niestabilności politycznej, konfliktach regionalnych lub bratobójczych walkach.

Alicja Basta

Na giełdach

Aut przybywa -ceny idą w dół!

TAKIEGO ruchu na giełdach samochodowych Polski nie pamiętają najstarsi miłośnicy czterech kółek. Jak tak dalej pójdzie to co niedziela na lotnisku w Pruszu Gdańskim będzie się ustawiać dwa dni wcześniej, aby w ogóle zostać zauważonym. Obok samochodów z rejestracją polską na giełdy trafiają też coraz powszechniej wozy z numerami niemieckimi, belgijskimi i holenderskimi.

Pruszcz Gd.

Giełda pruszczańska, która od jakiegoś czasu stała się wielkim niedzielnym supermarktem Trójmiasta, gdzie można nabyć wszystko od majtek jednorazowego użytku (ciekawe - za naszych czasów albo damskich majtek nie było w ogóle, albo były to wielokrotnego użycia, podobnie jak reszta), po Mercedesie

S-klasse zapelnia się około 4-5 nad ranem. Najpierw przyjeżdżają kupcy z kielbasami i piwem (Holstein duży po 10 tys. puszką), potem swetry, bielizna, elektronika, a na końcu samochody. Pośrodku przyjeżdżają meble - znakomite używane narożniki z Niemiec po 3 mln zł. W dzwonek zjawiają się ok. 10.00.

W minioną niedzielę oferowano m.in.: Ford Escort 1,8 DC, 1989 - za 96 mln zł; Ford Fiesta 1,6 D 1985 - 53 mln zł, Ford Granada 1984 2 I - 38 mln zł, Ford Sierra 1,6, 1986 - 53 mln zł, Ford Sierra 1,8 TD 1990 - 120 mln zł, Ford Scorpio 2,5 D 1987 - 100 mln zł, Ford Scorpio 2,0 1986 - 89 mln zł. Taunus 1,6 i 2 I z lat 1980-82 oferowano za kwoty od 18 do 24 mln zł. Niektóre z nich były w bardzo przyzwoitym stanie.

Golfy II 1,6 D z lat 1984-86 miały ceny od 48 do 67 mln zł, Golfy TD z tych roczników proponowano za 60-66 mln zł, Golfy I (stare wersje) były oferowane od 19 mln zł, rocznik 1978 do 38 mln zł, z Golfem I 1,6 D z roku 1983.

Jetty diesel benzynowe z lat 1985-88 można było kupić mając od 49 do 70 mln zł. Audi 80 - stary typ z lat 79-82 benz - można było kupić za kwoty od 24 do 29 mln zł, nowe typy oferowano znacznie drożej. Audi 80 1,8 S z roku 1987 - 96 mln zł, a rocznik 1988 - za 119 mln zł. Szczególną ofertę stanowią na naszych giełdach samochody japońskie. Wozy w doskonałym stanie technicznym Nissany, Toyoty, Mitsubishi można kupić za stosunkowo niewielkie pieniądze. Niedawno Toyota Camry TD z roku 1989 oferowano za 94 mln zł, a Toyota Corollę z tegoż roku za 78 mln zł. Dobrego „japończyka” można kupić już za 40-46 mln zł. I nie są to źle ułożone pieniądze.

I na koniec o pojawianiu się na giełdach wozach amerykańskich. Otóż po pierw-

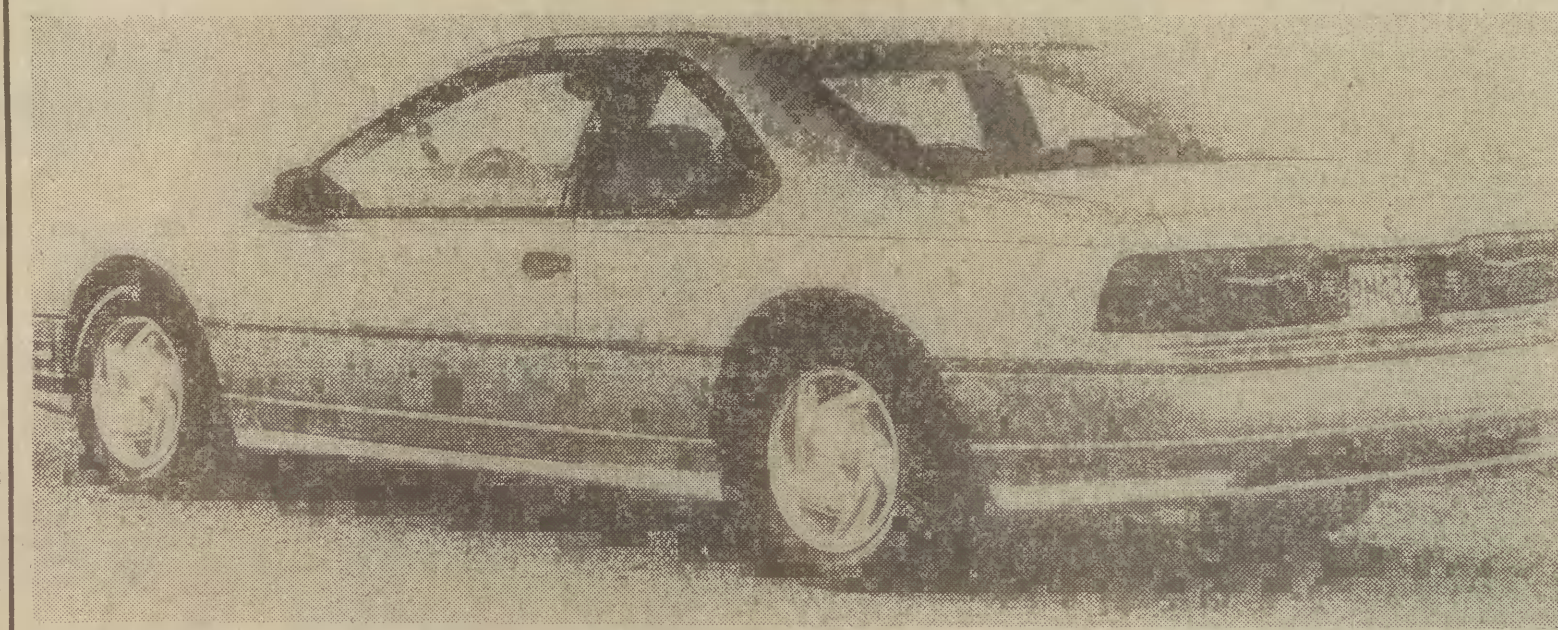
szę jeśli już ktoś rzeczywiście chciałby kupić sobie samochód amerykański to niechże uczyni to u dealera i kupi nowy lub po badaniach technicznych. Niech wie, że spora część oferty, jaka pojawiła się na naszych giełdach, to wozy zużyte kilkanaście latów paliwa na sto km i zdyskwalifikowane pod względem ekologicznym, niech pamięta, że lepiej u dealera z firmą i nazwiskiem zapłacić parę groszy więcej, niż pakować się w kłopoty wygrywając 10-procentową obniżkę na giełdzie.

AUTO SALON

Z nami kupisz najkorzystniej

AUTO SALON w każdy piątek! Nakład - cztery miliona egzemplarzy! Bez nas nie kupuj, bez nas nie sprzedawaj!

U nas reklamy kosztują najtaniej!
Ogłoszenia ukazują się najszybciej! Zapraszamy!



Od Escorta do Thunderbirda czyli amerykański Ford w Orlowie

Otym, że polski rynek zaczęło w wielkich koncernach samochodowych traktować poważnie zwiastowała nie tylko zorganizowanie na warszawskim „Torwarze” Międzynarodowej Wystawy Samochodów. Znacznie wyraźniej zainteresowanie Polską jako rynkiem zbytu nowych pojazdów widać w powstających przedstawicielstwach zachodnich firm, które starają się wejść na nasz, nie taki znowu pusty, rynek.

Rozmawiamy z Romanem Pałkowskim. Poprzednio przedstawiliśmy ofertę koncernu GM proponowaną przez Inż. Andrzeja Hallera z Gdyni. Dziś proponujemy ROMANA PAŁKOWSKIEGO, właściciela firmy Auto Salon RP w Gdyni-Orłowie, ul. Jesio nowa 13 (tel. 248-580, tlix 34-164).

— Dealerem Forda stał się pan od niedawna...

— Prowadzimy zarówno dawne usługi - naprawy karoseryjne, sprzedaż części, sprzedaż pojazdów używanych, ale z gwarancją jak i oferujemy wozy nowe. Podjęliśmy się m. in. promocji na naszym rynku światowego moim zdaniem auta, jakim jest FORD PROBE 2.2 i półsportowy duży samochód amerykański, który proponujemy za cenę od 16 300 do 24 tysięcy dolarów. Oprócz tego oferujemy jeszcze nowe fabrycznie (3 lata gwarancji na silnik i 6 lat na karoserię) FORDY ESCORTY w 5 wersjach - ceny od 13 do 17 800 dol. (w tym cło i podatek) oraz superwozy sportowe, jakim jest FORD THUNDERBIRD 3.8 I, który sprzedajemy za kwoty od 20 500 do 33 tys. dolarów. Ten ostatni samochód wyposażony jest niemal we wszystko co musi posiadać duży, sportowy, ale także luksusowy wóz, choć np. amerykańska wersja Escorta kombi za 17 tys.

komitnie stanie miała cenę wywoławczą 12 mln zł. Małe motorynki różnych marek i typów można było nabyć już od 1,5 mln zł, a za sprowadzenie prawie nowej Hondy 350 ccm pośrednik żądał 25 mln zł. Sporo było także sprzętu dodatkowego, kasków, walizek i specjalnych ubiorów.

— Wozy amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Wozy amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Wozy amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Wozy amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

— Po pierwsze te samochody wymagają tylko stałej obsługi, po drugie serwis jest też. Od kilku miesięcy w Warszawie, za tydzień czy dwa w Trójmieście. Wymanię olejów regulacji itp. dokonują wszystkie autoryzowane serwisy w Trójmieście. Żadnych kłopotów nie ma. Części sprowadzamy w ciągu kilkunastu dni...

— Powoli dorastamy. Naturalnie najwolniej do rastają nasze drogi, a i kultura jazdy pozostawia wiele do życzenia. Ale tak rozpoczynają motoryzację wszystkie kraje.

— Wozu amerykańskie są lepsze czy gorsze od europejskich?

— Są z pewnością lepiej wyposażone i wygodniejsze. Dawanie gwarancji na trzy lata na motor (do 100 tys. kilometrów) i 6 lat na karoserię świadczy o tym, że producent nie bawia się o jakość swych produktów.

— A zużycie benzyny...

— Rozczaruję pana. Ford Thunderbird z sil-

nikiem 3,8 litra i mocą ok. 200 KM spala mniej niż nasz ukochany Polonez Ford Escort 1,9, czyli z tzw. bezpośrednim wtryskiem zużywa ok. 7 litrów na sto km i to przy 120 km na godzinę, w mieście ma prawo pokonać - 8-9 litrów. Ale proszę porównać klasę tego wozu z FSO 125p czy Ładą! Tego porównać się nie da!

— Pięknie, a serwis?

OSTblok

Polonezy 1,5 SLE - rocznik 1991 - 48 mln zł, rocznik 1990 - 40-46 mln zł, rocznik 1989 - 31-36 mln zł. FSO ME 1990, 82 KM, pięć biegów - od 26 do 28 mln zł, FSO 1989 - 19-25 mln zł, roczniki starsze 1987-88 od 12 do 18 mln zł.

Fiaty 126 p 650 E - rocznik 1991 - 26,5 mln zł, rocznik 1990 - od 18 do 24 mln zł, 1989 - od 17 do 22 mln zł. Fiaty 126 p z lat 1978-80 zyczone sobie od 6 do 11 mln zł.

Skoda Favorit 135 L 1990-1991 - od 55 do 63 mln zł, Skoda 120 LS 1982, wersja fińska - od 16 do 17,5 mln zł.

Wartburg 1991 (silnik Golf) - 43 mln zł, roczniki 1990 30-34 mln zł (plus cło i podatek).

Lady Samary i Sputniky z lat 1990-91 Rosjanie oferowały w cenach od 33 do 41 mln zł (plus cło i podatek).

Trabant z silnikiem Polo można jak wiadomo kupić nowego za kwotę od 31 do 33 mln zł.

Używane Volvo 760 i 740 GIE Turbodiesel (roczniki 1986), wersja amerykańska, klimatyzacja, elektrycznie podnoszone szyby, regulacja lusterek itp. od 99 do 104 mln zł (cło i podatek opłacone); Cadillac Sedan De Ville 1985, diesel 5 I, su perluksus - 75 mln zł; Fiat Ducato benz 1986 (do stawczy) - 56 mln zł (pod. i cło opłacone);

Aktualnie PH „Golf” po siada także na składzie cel nym samochody uszkodzone różnych marek oraz ci gnik siodłowy Volvo F-12 1984 rocznik - cena 225 mln zł plus cło i podatek.

Firma sprowadza samochody na zamówienie oraz prowadzi sprzedaż wozów dla osób zwolnionych od opłat celno-podatkowych. (inwalidzi I i II oraz III grupy).

Ofertę PH „Golf” można oglądać w Gdyni Orłowie przy ul. Wrocławskiej 92. Tel. 22-12-71 wew. 20. Fax 29 09 52.

PH „GOLF” oferuje

NOWE Nissan King Van, fabrycznie nowe (na zamówienie) benzyna 101 KM-148 mln zł plus cło.

Używane Volvo 760 i 740 GIE Turbodiesel (roczniki 1986), wersja amerykańska, klimatyzacja, elektrycznie podnoszone szyby, regulacja lusterek itp. od 99 do 104 mln zł (cło i podatek opłacone); Cadillac Sedan De Ville 1985, diesel 5 I, su perluksus - 75 mln zł; Fiat Ducato benz 1986 (do stawczy) - 56 mln zł (pod. i cło opłacone);

Aktualnie PH „Golf” po siada także na składzie cel nym samochody uszkodzone różnych marek oraz ci gnik siodłowy Volvo F-12 1984 rocznik - cena 225 mln zł plus cło i podatek.

Firma sprowadza samochody na zamówienie oraz prowadzi sprzedaż wozów dla osób zwolnionych od opłat celno-podatkowych. (inwalidzi I i II oraz III grupy).

Ofertę PH „Golf” można oglądać w Gdyni Orłowie przy ul. Wrocławskiej 92. Tel. 22-12-71 wew. 20. Fax 29 09 52.

PH „GOLF” oferuje

NOWE Nissan King Van, fabrycznie nowe (na zamówienie) benzyna 101 KM-148 mln zł plus cło.

Używane Volvo 760 i 740 GIE Turbodiesel (roczniki 1986), wersja amerykańska, klimatyzacja, elektrycznie podnoszone szyby, regulacja lusterek itp. od 99 do 104 mln zł (cło i podatek opłacone); Cadillac Sedan De Ville 1985, diesel 5 I, su perluksus - 75 mln zł; Fiat Ducato benz 1986 (do stawczy) - 56 mln zł (pod. i cło opłacone);

Aktualnie PH „Golf” po siada także na składzie cel nym samochody uszkodzone różnych marek oraz ci gnik siodłowy Volvo F-12 1984 rocznik - cena 225 mln zł plus cło i podatek.

Firma sprowadza samochody na zamówienie oraz prowadzi sprzedaż wozów dla osób zwolnionych od opłat celno-podatkowych. (inwalidzi I i II oraz III grupy).

Ofertę PH „Golf” można oglądać w Gdyni Orłowie przy ul. Wrocławskiej 92. Tel. 22-12-71 wew. 20. Fax 29 09 52.

PH „GOLF” oferuje

NOWE Nissan King Van, fabrycznie nowe (na zamówienie) benzyna 101 KM-148 mln zł plus cło.

Używane Volvo 760 i 740 GIE Turbodiesel (roczniki 1986), wersja amerykańska, klimatyzacja, elektrycznie podnoszone szyby, regulacja lusterek itp. od 99 do 104 mln zł (cło i podatek opłacone); Cadillac Sedan De Ville 1985, diesel 5 I, su perluksus - 75 mln zł; Fiat Ducato benz 1986 (do stawczy) - 56 mln zł (pod. i cło opłacone);

Aktualnie PH „Golf” po siada także na składzie cel nym samochody uszkodzone różnych marek oraz ci gnik siodłowy Volvo F-12 1984 rocznik - cena 225 mln zł plus cło i podatek.

Firma sprowadza samochody na zamówienie oraz prowadzi sprzedaż wozów dla osób zwolnionych od opłat celno-podatkowych. (inwalidzi I i II oraz III grupy).

Ofertę PH „Golf” można oglądać w Gdyni Orłowie przy ul. Wrocławskiej 92. Tel. 22-12-71 wew. 20. Fax 29 09 52.

PH „GOLF” oferuje

NOWE Nissan King Van, fabrycznie nowe (na zamówienie) benzyna 101 KM-148 mln zł plus cło.

Używane Volvo 760 i 740 GIE Turbodiesel (roczniki 1986), wersja amerykańska, klimatyzacja, elektrycznie podnoszone szyby, regulacja lusterek itp. od 99 do 104 mln zł (cło i podatek opłacone); Cadillac Sedan De Ville 1985, diesel 5 I, su perluksus - 75 mln zł; Fiat Ducato benz 1986 (do stawczy) - 56 mln zł (pod. i cło opłacone);

Aktualnie PH „Golf” po siada także na składzie cel nym samochody uszkodzone różnych marek oraz ci gnik siodłowy Volvo F-12 1984 rocznik - cena 225 mln zł plus cło i podatek.

Wojciech Szczekot radzi

Jak sprawdzić rocznik kupowanego VW i Audi?

OSZUSTWA rocznikowe stanowią aktualnie jeden z najpoważniejszych problemów rodzącego się rynku samochodowego. Dotyczy to zwłaszcza przygodnych zakupów giełdowych, kiedy to posiadacz małego lub dużego fiata usiłuje się przesiąść na auto zachodnie.

Niestety

 **DOMOFONY**
Import Tel. 41 19 48
K-1496

