

randolu

H.T.: Plaża. Pełny luz w retrospektywach bohaterki „Persony”. Za to w „Scenach z życia małżeńskiego” to właściwie „typowych” scen łóżkowych nie ma, jakkolwiek małżonkowie w tym filmie mają do łóżka wielkie upodobanie i - co ciekawe, - Marianne (Liv Ullmann) wyjawia mężowi marzenie: „Chciałabym, byśmy przez tydzień nie wychodzili z łóżka”. I „za sprawą łóżka” koty drą bez ustanku. On, Johan (Erland Josephson) jest krytyczny: „Nasze uczucie to nieustanne wykręty, uniki, zakazy”. Ona: „To znajdź sobie kochankę”. A kiedy okazuje się, że on już kochankę ma, pierwsze pytanie, jakie mu zadaje Marianne (a leżą z mężem w pościeli), brzmi: „A dobrze ci z nią w łóżku?”.

G.P.: Przy kolejnym spotkaniu Marianne prowokuje męża: „Johan, czy nie za rzadko kochamy się na dywanie?” ...

H.T.: Były to lata, kiedy japoński reżyser Nagisa Oshima nakręcił wyrafinowane dzieło - „Imperium zmysłów” (1976). Opisał fakty dla nas Europejczyków niewiarygodne. To obraz przedstawiający kobietę i mężczyznę oddających się masochistycznej rozkoszy aż po śmiertelną zaturę. Tokijska cenzura film zatrzymała, mimo że kulturę japońską cechują odmienne ideały cnót duchowych, niż przyjęte u nas. Za film następny, „Imperium namiętności”, w Polsce niewysławiany, twórca otrzymał w Cannes nagrodę za reżyserię.

G.P.: Jest taka scena w jakimś koreańskim filmie. Dwoje pięknych ludzi. Stojąc, przytuleni do siebie, bardzo blisko, przekazują sobie z ust do ust ...surowe, okrągłe, żółtko jajka. Gdy emocje sięgają szczytu, żółtko rozplywa się w jej ustach... Artyści ze Wschodu są niezłomi w wymyślaniu takich scen. Obrazek w jakimś innym wschodnim filmie: ona, on i ich pierwsze spotkanie. Ona, taka delikatna i drobna, zamawia nad wyraz pikantny befsztyk. A potem, niby nic, krojgo i łapczywie zjada. Całe jej ciało szaleje z pożądania, nie mięsa jednak, a męczyzny sędzącego naprzeciwko.

H.T.: Należy też wspomnieć o „Emmanuelle”, ale nie jestem tu kompetentny, bo nie obejrzałem.

G.P.: Akurat!

H.T.: No to obiecuję pani, że na weekend sobie wypożyczę. Tymczasem byłbym ciekaw pani zdania o scenach miłosnych w kinie rodzimym. Odnoszę wrażenie, że polskim filmowcom nie dostaje wyobraźni. Walerian Borowczyk, który odcisnął silne

piętno na kinie erotycznym na Zachodzie, w roku 1976 nakręcił w Warszawie „Dzieje grzechu”. Podobno cenzura mu ten film nielitościwie posiekała.

G.P.: W kinie polskim pierwsza scena łóżkowa, która przychodzi mi do głowy, to jest scena w samochodzie. Komiczna dość. Chodzi o film „Dzięcioł”. Stefan Waldek - Wiesław Gołas i Violetta Villas jako mecenasowa Tyska. Ona go zaprasza do auta. Ma krótką spódniczkę, pończochy, długie rękawiczki i spiczasty biust. On ją wzrokiem z tych rękawiczek rozbiera, a ona seksualnie się śmieje. Cieleśnie poczynął sobie też duet Brylska i Nowicki w „Anatomii miłości”. Ona w uniesieniu śpiewała poetycką piosenkę „Jestem cała w twoich rękach”, a on gwizdał na to... Nowicki grał tu super-rwacza. Kiedy przychodziła doń dziewczyna, u progu, zamiast „rozgość się”, mówił „rozbierz się”. Nowicki - amant wszech czasów. Kiedyś powiedział: „W miłości nie można się rozsiadać jak w wygodnym fotelu. Nie można mieć poczucia absolutnego bezpieczeństwa, bo robimy się wtedy jak dwa kartofle, a nie jak para namiętnych ludzi!”...

H.T.: Nie zapominajmy o Grażynie Szapołowskiej i Jadwidze Jankowskiej-Cieślak z węgierskiego filmu Karoly Makka „Inne spojrzenie”, w którym obie aktorki z ogromnym taktem przedstawiają miłość lesbijską. Jankowska-Cieślak otrzymała za swoją rolę nagrodę na festiwalu w Cannes (1982).

G.P.: Piękny obrazek z podobnej „serii” „znajdziemy w filmie „Karmel”. Rzecz dzieje się w salonie fryzjerskim. Jedna z fryzjerek ścina włosy nad wyraz pięknej klientce. Zmysłowe to cięcie! Sala kinowa wstrzymała oddech...

H.T.: To wspomnę jeszcze obraz „Mąż fryzjerki” Patrice'a Leconte'a (1990). Tytułowy, niesyty seksu mąż nie odstępował żony nawet wtedy, gdy strzygła klientów, a radość z przeżytej rozkoszy okazywał ...hinduskim tańcem.

G.P.: Tak... Te „płasy” najlepiej wychodziły mi, gdy żona leżała na podłodze... Zupełnie jak w cytacie ze „Wszyscy mówią kocham cię” Woody'ego Allena - On: - Gdybyś była moją dziewczyną, kochałbym się z tobą w każdym pokoju, na każdym łóżku, na każdym dywanie, na każdym stole... Ona: Mamy też śliczne wczesnoamerykańskie żyrandole.

Gabriela Pewińska
Henryk Tronowicz

Piękny sen o CWS-ie

Mieszkańca Wejherowa budującego replikę pierwszego polskiego samochodu odwiedził **Marek Ponikowski**



Ludwik Roźniakowski umie pracować w drewnie i w metalu

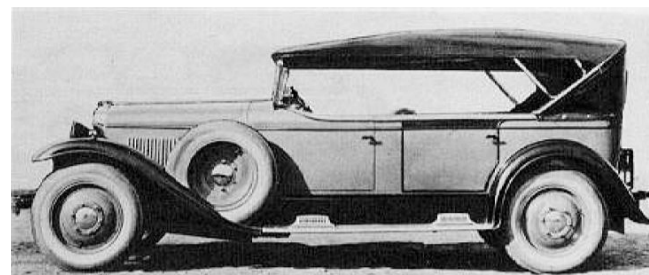
Jaki to był wspaniały samochód - wzdycha Ludwik Roźniakowski, patrząc na rozłożone na biurku rysunki nadwozia w trzech rzutach: z boku, z przodu i z tyłu. Wpatruje się w nie godzinami, choć wie, że nie ma szans na przeniknięcie wzrokiem pod zaznaczone przez kreślarza kilkoma kreskami oblachowanie maski, by na przykład dowiedzieć się, jak twórcy auta zagospodarowali komorę silnika, ani sprawdzić, czy za tarczami kół kryły się amortyzatory, a jeśli tak, to jakie: cierne czy hydrauliczne, ramienne? Bo te kilka rysunków i trochę niewyraźnych zdjęć to niemal wszystko, co pozostało po CWS-ie T1. Po zajęciu Warszawy we wrześniu 1939 roku Niemcy wywieźli z Państwowych Zakładów Inżynierskich (dawniej Centralne Warsztaty Samochodowe) całą dokumentację. Zapewne uległa zniszczeniu. Nie ocalał też - w całości albo choćby w częściach - żaden samochód. Tymczasem dla pana Ludwika ważny jest każdy, najdrobniejszy szczegół, bo w swym warsztacie w Wejherowie buduje właśnie replikę auta powstałego niemal dziewięćdziesiąt lat temu. Imar-twi się, że na przykład nie może z tych rysunków wywnioskować, jak mocowane były do ramy resory przedniej osi CWS-a.

W roku 1988 ukazała się w Krakowie książeczka Andrzeja Boguni-Paczyńskiego, który ustalił, że pierwszy samochód na ziemiach polskich zbudowano pod Wawelem już w roku 1912 lub 1913. Nosił nazwę Star, podobnie jak spółka, która sfinansowała jego powstanie. Plany produkcji ser-ryjnej upadły z braku pieniędzy.

Trudno więc to przedsięwzięcie uznać za datę startową polskiej motoryzacji, podobnie jak podejmowane w roku 1921, już w odrodzonej Polsce, próby produkcji samochodu Skaf czy nieco późniejszego auta Polonia, autorstwa inżyniera Mikolaja Karpowskiego. Prymat CWS-a jest więc bezdyskusyjny, choć osiemset egzemplarzy tego samochodu wyprodukowanych w latach 1927-31 to według dzisiejszych kryteriów liczba wręcz mikroskopijna. Ale to były inne czasy. Europa, a zwłaszcza nasza jej część, nie weszła jeszcze w epokę motoryzacji masowej.

* * *

Centralne Warsztaty Samochodowe działały od pierwszych tygodni niepodległości na warszawskiej Pradze. W przejściu po armii Wilhelma II zakładzie remontowym naprawiano samochody Wojska Polskiego, zbieraninę najróżniejszych pojazdów, głównie niemieckich i austriackich, a potem także amerykańskich, francuskich i włoskich. Z czasem oczywista stała się konieczność unifikacji taboru, co w tamtej epoce było jednoznaczne z uruchomieniem własnej produkcji. Samochód zaprojektował pracujący w CWS inżynier Tadeusz Tański, absolwent sławnej Ecole Polytechnique w Paryżu, z doświadczeniem z kilku zachodnich fabryk lotniczych i samochodowych. W inżynierskim myśleniu wybiegał poza swą epokę. Dowodem silnik CWS-a, w którym Tański zastosował blok ze stopu aluminium-krzemowego z wymiennymi, tzw. mokrymi tulejami cylindrowymi. Głowica była żeliwna, korbowody dla zmniejszenia wibracji pokrywane na gorąco emalią azbestową. Czterocylin-



Zadon spośród ponad 800 CWS-ów nie przetrwał do naszych czasów. Tu - wersja Torpedo.



Szkielet nadwozia jest już praktycznie gotowy

drowy silnik miał pojemność trzech litrów, moc 45 KM i rzadko jeszcze wtedy spotykane zawory w głowicy. Wałek rozrządu napędzany był kołami zębatymi identycznymi z tymi, jakie montowano w zblokowanej z silnikiem czterobiegowej przekładni. Napięcie w instalacji elektrycznej wynosiło 12 wolt, choć niemal wszyscy producenci stosowali wówczas sześciowoltową. Silnik, jak i cały samochód, można było rozłożyć i złożyć z użyciem jednego tylko klucza płaskiego do nakrętek M-10.

- Ale było coś jeszcze - mówi Ludwik Roźniakowski. - Czy wie pan, że Tański zastosował czujnik wyłączający zapłon, gdy w układzie smarowania było za mało oleju?

* * *

Na razie gotowa jest rama CWS-a. Na niej ułożona została podłoga kabiny wraz z niemal kompletnym szkieletem otwartej karoserii.

- Wybrałem wersję Torpedo, czterodrzwiową, ze składanym brezentowym dachem, bo takich aut było najwięcej - wyjaśnia Leon Roźniakowski.

Produkowano też limuzyny dla wysokich urzędników państwowych, dwudrzwiowe „fałszywe kabriolety” i sedany oraz sanitarki i małe ciężarówki. Następnym etapem rekonstrukcji będzie wykonanie blaszanego poszycia nadwozia, potem - przedniej i tylnej kanapy oraz dwóch dodatkowych, składanych fotelików, tzw. strapontenów. Prace stolarskie i tapicerskie nie mają dla pana Roźniakowskiego tajemnic, choć z wykształcenia jest mechanikiem. Gdy odszedł z posady w warsztatach Przedsiębiorstwa Transportu Handlu Wewnętrznego założył zakład

meblarski i wyposażał go we własnoręcznie zbudowane maszyny. Także z pracami blacharskimi nie przewiduje problemów, bo doświadczenie zdobył budując nieco fantazyjną replikę Cadillaca Imperial rocznik 1930, którą od czasu do czasu wozi do ślubu młode pary. Cadillac (noszący też drugą nazwę - Autor) ma silnik Mercedesa W 124 z lat 80., a mechanizmy podwoziowe z innego auta tej marki - furgonu W 207.

- To nie jest auto zabytkowe, więc ze względu na normy czystości spalin nie mogłem w nim zastosować silnika z epoki - wyjaśnia pan Ludwik. - Nie dostałbym zgody na rejestrację.

- A jak będzie z silnikiem CWS-a? - pytam. - Chyba nie włoży pan pod maskę czegoś podobnego?

Mechanizmy to największy problem. Nie tylko techniczny, ale i finansowy. Odtworzenie silnika i skrzyni biegów wymagałoby wykonania skomplikowanych odlewów i odkuwek, precyzyjnej obróbki, zdobycia oryginalnych elementów osprzętu (w CWS-ie stosowano np. gaźniki Zenith i rozruszniki oraz iskrowniki Scintilla). To przekracza możliwości Leona Roźniakowskiego. Jeśli nie znajdzie się hojny sponsor lub chętna do współpracy firma z odpowiednim zapleczem technicznym, replika pierwszego polskiego samochodu osobowego będzie miała zapewne silnik i mechanizmy przeniesienia napędu zerańskiej Warszawy 223...

- Bukowe drewno na szkielet nadwozia podarował mi tartak w Leśniewie. Przynajmniej w tej jednej sprawie żona nie narzekala, że rujnuję domowy budżet - śmieje się pan Ludwik.

Marek Ponikowski
marek.ponikowski@wp.pl