

Dokumantaliści z pasją. Basia i Leonard Myszyńscy. Część 2.

Rozmowa z Basią Myszyńską, reżyserką z Kalifornii - o synu Heleny Modrzejewskiej, Rudolfie Modrzejewskim i filmie dokumentalnym „Bridging Urban America. The Story of Ralph Modjeski” („Mosty Ameryki. Historia Rudolfa Modrzejewskiego”, 2016 r.).



Basia i Leonard Myszyńscy.

Joanna Sokołowska-Gwizdka: Czy po sukcesie filmu o Helenie Modrzejewskiej naturalną kolejną rzeczą był film o równie niezwykłym i utalentowanym synu artystki, Rudolfie Modrzejewskim i mostach jego projektu, które wpłynęły na rozwój transportu w Ameryce?

Basia Myszyński: Film o Rudolfie Modrzejewskim i mostach Ameryki był zainspirowany przez Janusza Płachtę, inżyniera polskiego pochodzenia, członka *US Army Corp of Engineers*, autora książki „Artysta Betonu i Stali. Mosty Rudolfa Modrzejewskiego”, wydanej w 2016 roku (pisał ją jeszcze, gdy kręciliśmy film).

Janusz Płachta od ponad 20 lat zajmuje się mostami Modrzejewskiego, ma prelekcje na ich temat, pisze artykuły. Kiedy zobaczył nasz film o Helenie Modrzejewskiej „Modjeska – Woman Triumphant” emitowany przez stację PBS w Chicago, pomyślał, że tylko my moglibyśmy nakręcić film o synu artystki, którego wkład w rozwój Ameryki był ogromny. Szybko też znalazł dla nas finansowe wsparcie jeszcze przed rozpoczęciem produkcji, abyśmy mogli zebrać materiał dokumentalny dotyczący mostów Modrzejewskiego. Dzięki sponsorom, takim jak Eric Wintemute, Tadeusz Ungar Foundation, POLAM Federal Credit Union (Redwood City, CA), Modjeski& Masters, Inc., Piasecki Steel Construction Corp., National Steel Bridge Alliance, Polish American Congress Foundation, US-Polish Trade Council oraz sam Jan Plachta, realizacja filmu stała się realna. *(Link do pełnej listy sponsorów na końcu wywiadu, przyp. red.).*



Ben Franklin Bridge na rzece Delaware, fot. ©solar eye communications.

Zaskoczyło nas, że ten niezwykle konstruktor zaprojektował ponad czterdzieści słynnych mostów i jak mało osób o tym wie. Dzięki swojej inżynierskiej wyobraźni, Rudolf Modrzejewski stał się równie sławny jak jego matka.

Były też inne powody, dla których zależało nam, aby nakręcić ten film. Chcieliśmy opowiedzieć o rozwoju Ameryki, amerykańskim transporcie i rozwoju miast poprzez osiągnięcia emigranta. Amerykańska infrastruktura była za czasów Modrzejewskiego (czyli na przełomie XIX i XX wieku) w bardzo złym stanie z powodu braku utrzymania, pieniędzy i wizji. My mogliśmy pokazać, jak wspaniałe, w tym kontekście, były projekty Modrzejewskiego, które przetrwały 75 lat. Jest to fenomenalny sposób, aby wyedukować inżynierów i przyszłych urbanistów.

Ważnym elementem zawartym w filmie jest też połączenie sztuki i nauki. Modrzejewski był wirtuozem fortepianu i jednocześnie genialnym matematykiem. Bardzo silne więzy łączyły go z matką, Heleną Modrzejewską, co było istotnym elementem w budowaniu jego filmowego wizerunku. No i na koniec, film mógł stać się okazją do pokazania w pozytywnym świetle społeczności polsko-amerykańskiej.

JSG: Film jest rzetelnie udokumentowaną historią zarówno wielkiego konstruktora, jak i największych mostów w Ameryce. Dotarli Państwo do archiwalnych zdjęć i filmów, m.in. z prezydentem Franklinem D. Rooseveltem i jego żoną Eleonorą, którzy razem z Rudolfem Modrzejewskim otwierają jeden z mostów. Czy dużo zachowało się materiałów archiwalnych na ten temat w amerykańskich zbiorach?

BM: Jest wiele zbiorów zawierających dokumenty związane z Rudolfem Modrzejewskim i jego pracą. Firma *Modjeski&Masters Inc.*, która istnieje do dziś, posiada obszerne archiwa. Dokumentacja związana z tym wybitnym konstruktorem znajduje się w głównych amerykańskich archiwach w Waszyngtonie – *National Archives* i *National Museum of American History* w *Smithsonian Institution*. Jest też pokaźna kolekcja należąca do rodziny Modrzejewskich zawierająca pamiętniki, listy, prywatne fotografie. Każde duże miasto, w którym są mosty

Modrzejewskiego ma bibliotekę, są też biblioteki przy wydziałach inżynieryjnych na uczelniach oraz towarzystwa historyczne, posiadające fotografie, korespondencję, publikacje, które można wykorzystać. Archiwalne gazety, ważne ze względu na historyczny kontekst w filmie, są dostępne on-line.



Huey P. Long Bridge, Nowy Orlean, fot. ©sOlar eye communications.

Bardzo ciekawą dokumentację odkryliśmy w *California State Archives*, potwierdzającą prace projektowe Modrzejewskiego na szeroką skalę. Wykorzystaliśmy ją w segmencie poświęconym Bay Bridge. Kosztowny i cenny film dotyczący Quebec Bridge, na rzece Św. Wawrzyńca, tragedii związanej z zawaleniem mostu oraz wizyty przyszłego króla Anglii, pochodził ze zbiorów

kanadyjskich – *Canadian Film Archives*. Nieznany dotąd film, w którym Rudolf Modrzejewski przemawia podczas otwarcia Ben Franklin Bridge na Delaware River trafił do nas dzięki synowi ostatniego partnera Modrzejewskiego – Franka Mastersa. Rodzina trzymała taśmę w sejfie i nawet w firmie *Modjeski&Masters, Inc.* nie wiedzano o jej istnieniu.

Innym przypadkowym znaleziskiem, który przyprawił mnie o dreszcze, był fragment filmu na temat konstrukcji, wymiany kabli i otwarcia Ambassador Bridge. To był wyjątkowy materiał, pokazujący dramatyczną historię powstawania mostu. Pochodził z *Moving Image Research Collections* na *University of South Carolina*. Licencja była kosztowna, ale dzięki możliwości wykorzystania tej unikalnej taśmy filmowej, nie musieliśmy jechać do Detroit, żeby opowiedzieć historię Ambassador Bridge.

Archiwa filmowo-telewizyjne Uniwersytetu w Los Angeles (*UCLA Film & TV Archives*) dały nam licencję na wykorzystanie historycznego filmu przedstawiającego prezydenta Roosevelta z Rudolfem Modrzejewskim. Tak więc poszukiwanie materiałów było trudne i czasochłonne, ale wyniki były warte tego wysiłku. Żałowaliśmy tylko, że nie udało nam się odnaleźć filmu z otwarcia mostu Broadway Bridge z 1913 roku, gdzie po raz pierwszy pokazano otwarcie i zamknięcie mostu zwodzonego, a Rudolf wystąpił tam jako VIP.

W filmie nie dało się pokazać wszystkich mostów zaprojektowanych przez Modrzejewskiego. Kluczem było wybranie strategicznych mostów, które pozwoliły na rozszerzenie wiedzy, pokazanie historii komunikacji i które najlepiej podkreśliły unikalność talentu konstrukcyjnego Rudolfa Modrzejewskiego.



Ben Franklin Bridge na rzece Delaware w nocy, fot. ©sOlar eye communications.

JSG: Przeprowadzili Państwo wywiady z ekspertami na temat Rudolfa Modrzejewskiego i mostów w Ameryce. Jaki wizerunek konstruktora przedstawiali specjaliści

zajmujący się transportem?

BM: Większość naszych ekspertów przedstawiała Modrzejewskiego jako niezwykłego człowieka, artystę, inżyniera, innowatora i pedagoga. Słynny i szanowany Henry Petroski opisywał go jako kogoś, kto wiedział, jak radzić sobie w bardzo konkurencyjnej dziedzinie, któremu można było wierzyć, dzięki czemu wygrywał przetargi na budowę mostów. Rudolf Modrzejewski umiał się promować. Był czarujący i barwny, a przy tym zdyscyplinowany i zaangażowany w to co robi. Umiał słuchać i komunikować się, a to są niezbędne cechy, aby osiągnąć sukces.

Inni eksperci twierdzili, że jego artystyczne zamiłowania widać w estetyce konstruowanych przez niego mostów. Kilku wskazało na fakt, że miał łatwiejszy start w swojej karierze, gdyż pochodził z bogatej rodziny i miał wysoki status społeczny dzięki swojej sławnej matce. Inni uważali, że w pracy próbował znaleźć ekonomiczne rozwiązania problemów, koncentrując się na projektach, które będą „tańsze, bezpieczniejsze i bardziej trwałe”. Modjeski był ostrożny, ale jednocześnie umiał podejmować ryzyko. Do problemów podchodził z dystansem, aby ocenić ryzyko według własnych kryteriów. Rozumiał zachowanie się struktur i psychologię ludzi, a obydwa te aspekty są bardzo ważne w biznesie. Jego pracownicy ciężko pracowali, aby skupiać się na szczegółach i znajdować odpowiedzi. Ale to się

opłacało. Był człowiekiem z pasją konstruktorską, mający przy tym ogromny szacunek dla Matki Ziemi. W swojej pracy myślał też o przyszłych pokoleniach.

Nie znosił arogancji, ignorancji i zaniedbania. Ciągnęło go do osób kreatywnych, które miały wiedzę i niekonwencjonalne pomysły. Miał kontakty wśród Europejczyków, którzy mieli podobne wykształcenie i dzielili się swoim doświadczeniem. Jeden z ekspertów powiedział, że Modrzejewski jako główny inżynier ponosił bardzo dużą odpowiedzialność za swoje projekty, a jednocześnie miał dużą swobodę w projektowaniu, dzięki czemu, to co sobie wymyślił, realizował. Dziś byłoby to niemożliwe, ze względu na cały system kontroli i etapów, które muszą być kolejno zatwierdzane przez odpowiednie jednostki.



Leonard Myszyński z helikoptera filmuje Government Bridge na rzece Mississippi, 2013 r., fot. Brudos Sommers.

JSG: Jakie cechy Rudolfa Modrzejewskiego Państwo najbardziej cenią?

BM: Dla mnie Rudolf Modrzejewski był Człowiekiem Renesansu, o wysokiej kulturze, wykształconym, zdyscyplinowanym i szanowanym przez swoich rówieśników. Podziwiałam jego indywidualność, ducha i ciągłe dążenie do doskonałości. Ulepszał siebie, swoje projekty, rozwijał się jako artysta, innowator i inżynier. Leonard najbardziej podziwiał jego odwagę w projektowaniu tak monumentalnych konstrukcji i intuicję w rozwiązywaniu najtrudniejszych problemów. Przy tak wielu osiągnięciach i popularności, jaką zdobył do końca pozostał

skromnym człowiekiem.

JSG: Jaką rolę odegrał Rudolf Modrzejewski w rozwoju transportu w Ameryce?

BM: Mosty Modrzejewskiego przekształciły miejski krajobraz Ameryki i rozwinęły sieć transportową w całym kraju. Rudolf, ze swoimi umiejętnościami był na właściwym miejscu, we właściwym czasie. W przeciwieństwie do innych projektantów swojej epoki, potrafił zaprojektować mosty wszelkich typów, od zwodzonych, przez wspornikowe, do wiszących, a czasem ich kombinacji. Dużą wagę przykładał do środowiska naturalnego i obszaru, na którym most powstawał. Brał pod uwagę wszystkie czynniki geograficzno-geologiczne, które mogły wpłynąć na jego konstrukcję. Wymagało to niesamowitej pomysłowości i doświadczenia. Jego mosty pozwoliły rozkwitnąć takim dużym miastom w Północnej Ameryce jak: Chicago, Nowy Orlean, San Francisco, Portland, Nowy Jork, Filadelfia czy Quebec City we wschodniej Kanadzie. Wraz z rozwojem technologii i rozbudowy transkontynentalnej sieci kolejowej, Modrzejewski zbudował wielofunkcyjne mosty, nadające się do przejazdu ciężkich pociągów towarowych, a potem samochodów przez całą Amerykę. Stworzył i opatentował technologie, które na taką wytrzymałość pozwalały. Umożliwił więc szybszy i bardziej wydajny transport towarów. „Dzięki budowie tej ogromnej infrastruktury projekt New Deal (projekty robót publicznych)

doprowadził kraj do połowy XX wieku” – powiedział Gray Brechin z *University of California, Berkeley*.

Tak więc Modrzejewski miał wielki wkład w budowanie nowoczesnej Ameryki, nie tylko poprzez rozwój transportu, ale i poprzez wdrażanie nowych technologii, stosowanie nowoczesnych materiałów oraz zatrudnianie olbrzymich grup pracowników podczas Wielkiej Depresji i tym samym wpływanie na zmniejszenie bezrobocia.

Bardzo blisko współpracował z rządem i instytucjami finansowymi, gdyż miał świetną opinię, a jego mosty były budowane szybko, solidnie, bezpiecznie i tanio. I nadal służą Ameryce.



Huey P. Long Bridge, Nowy Orlean, fot. ©sOlar eye.



Huey P. Long Bridge, Nowy Orlean, fot. ©sOlar eye.



Huey P. Long Bridge, Nowy Orlean, fot. ©sOlar eye.

JSG: W filmie widać przepiękne zdjęcia mostów z lądu, wody i powietrza. Czy trudno było pokazać te niezwykle konstrukcje z tylu perspektyw?

BM: Aby pokazać w filmie projekt, inżynierię i architekturę tych super konstrukcji w całej ich okazałości, należało je sfilmować z każdej perspektywy. Jednym z trudniejszych wyzwań pod względem logistycznym, finansowym i operatorskim były zdjęcia z helikoptera, pokazujące struktury mostów w pełnym słońcu, pomiędzy wodą, lądem i powietrzem. Tym zajął się Leonard, ze względu na swoje umiejętności i doświadczenie. Aby jednak móc

nakręcić film z powietrznej perspektywy, trzeba było uzyskać licencje na fotografowanie, w niektórych przypadkach od Departamentu Obrony Stanów Zjednoczonych, ze względu na militarne znaczenie obiektów. Również władze miasta musiały wydać osobne pozwolenie na filmowanie i osobne na chodzenie po moście. Należało też mieć zwiększoną polisę ubezpieczeniową do filmowania niektórych mostów. Trzeba było wybrać idealną porę roku i dnia, ze względu na światło, które pasowałoby do opowiadanej przez nas historii i koordynować prace zdjęciowe z planem miast i codziennym życiem mostów, perfekcyjnie zsynchronizować z nadjeżdżającymi samochodami i pociągami, czy nadpływającymi statkami. Zdarzało się, że trzech różnych operatorów filmowało w tym samym czasie dany most pod różnymi kątami. I tak Leonard kręcił film z helikoptera, mając na to tylko 25 minut, podczas gdy inny operator skupiał się na szerokim ujęciu brzegu rzeki, a trzeci filmował wielką barękę, która przepływała pod mostem. Filmowaliśmy też używając drona (tak było np. przy Broadway Bridge), jak również kamer *go-pros*. Podczas filmowania Huey P. Long Bridge, Leonard był przypięty do jednej ze stron mostu, aby sfilmować z bliska nadjeżdżające pociągi i wejść z kamerą w stalową strukturę. To było dość niebezpieczne. Robienie zdjęć z łódki od strony wody ograniczały silne prądy rzek.



Broadway Bridge, Portland, Leonard Myszyński ustawia kamerę na dronie, 2014 r., fot. Erika Myszyński.



Broadway Bridge, Portlant, drone, z którego wykonywane były zdjęcia do filmu, 2014 r., fot. Erika Myszyński.

Bardzo trudne warunki zdjęciowe mieliśmy przy kręceniu Quebec Bridge, gdyż musieliśmy uwzględnić przypływy i odpływy na rzece Św. Wawrzyńca. Kiedy stan wody się obniżał, pojawiały się resztki stali, upamiętniające tragedię, sprzed ponad 100 lat, czyli zawalenie się mostu. Leonard wtedy filmował pod wodą i na krawędzi wody. Ale wyszły spektakularne zdjęcia!

Jeśli czegoś nie dało się sfilmować robiliśmy animację, aby nasza opowieść była pełna.

JSG: Gdzie emitownybył film „Bridging Urban America”?

BM: Film miał swoją premierę na światowej konferencji na temat mostów stalowych, którą zorganizował nasz główny sponsor *National Steel Bridge Alliance*. Potem prezentowaliśmy film na sympozjach, na politechnikach, w polsko-amerykańskich organizacjach i prestiżowych klubach, takich jak *Union League Club of Chicago*, gdzie Rudolf Modrzejewski odegrał tak ważną rolę dla komunikacji miejskiej, budując system mostów ruchomych. Film był też pokazywany w różnych miastach, gdzie są mosty Modrzejewskiego. Projekcjom towarzyszyły panele ekspertów. Dwukrotnie pokazywaliśmy film w *Bowers Museum* w Santa Ana w Kalifornii w ramach spotkań pt. „Dwie generacje Modrzejewskich z miłości do sztuki i nauki”. W lipcu w *San Francisco Public Library* zorganizowana została wystawa pokazująca sztukę *New Deal* z udziałem *National New Deal Preservation Association* i *The Living New Deal* wraz z *Labor Festival* (festiwalem ludzi pracy). Wystawie towarzyszył pokaz naszego filmu.



Ekipa filmowa na San Francisco-Oakland Bay Bridge, 2013 r., fot. ©sOlar eye communications.

NETA (*National Educational Telecommunications Association*) – nasz krajowy dystrybutor, dostarczył film publicznym telewizjom w USA. I tak film emitowany był na stacjach PBS w Los Angeles, San Francisco, Portland (OR), Quad Cities, NY, Vermont, Quebecu, Filadelfii, i w sierpniu na WTTW w Chicago. Bardzo dobrze idzie sprzedaż DVD. Jednym z naszych sukcesów było pokazanie filmu podczas Dnia Stali przez internet (webinar) inżynierom, którzy podwyższali swoje kwalifikacje i mogli otrzymać zaliczenie kursu, dopiero po egzaminie na temat tego filmu. Pokaz był zorganizowany przez *American Institute of Steel Construction*. Jest to niezwykle prestiżowa organizacja, która trzykrotnie nagrodziła projekty Modrzejewskiego i nikomu nie

udało się tego do tej pory osiągnąć. Teraz naszym celem jest sprzedaż filmu do stacji telewizyjnych na całym świecie.

JSG: Jakie mają Państwo plany związane z pokazami filmu zarówno w USA, jak i w Polsce?

BM: Mimo, że zakończyliśmy już amerykańską turę, mamy ciągle nowe zaproszenia. W tym roku film zostanie pokazany podczas *Plaza Classic Film Festival* w El Paso w Teksasie. A stacje PBS mają prawa do transmisji do 2019 roku.

Polska Izba Inżynierów Budownictwa ma prawo do publicznych pokazów filmu w Polsce. Tymczasem trwają negocjacje z Telewizją Polską. Mamy nadzieję, że i Polska w końcu doceni Rudolfa Modrzejewskiego.

trailer:

<http://www.bridginguamericafilm.com/>

Na facebooku:

<https://www.facebook.com/bridgingurbanamerica/>

Szczególne podziękowania należą się sponsorom, bez których realizacja filmu nie byłaby możliwa:

<http://bridginguamericafilm.com/funders.html>

Architekt amerykańskich

przestrzeni

Joanna Sokołowska-Gwizdka

Recenzja filmu dokumentalnego „Mosty Ameryki. Historia Rudolfa Modrzejewskiego” (*Bridging Urban America. The story of Ralph Modjeski*).



Huey P. Long Bridge na rzece Missisipi w Luizjanie,
zaprojektowany przez firmę Modjeski&Masters, fot. mat.
prasowe za „Kronika Bocheńska”.

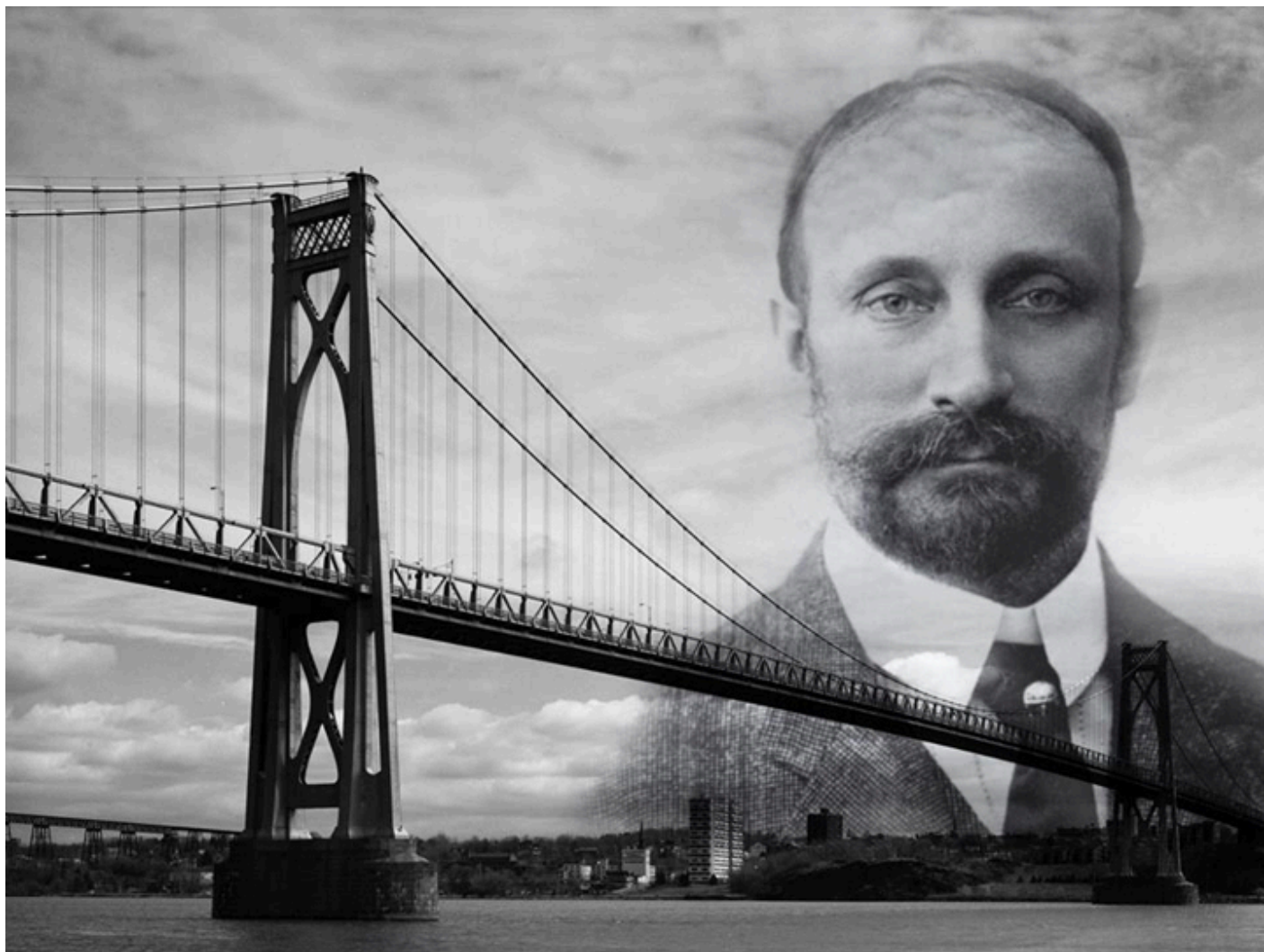
Dziewięćdziesięciominutowy film dokumentalny, opowiadający

historię słynnego budowniczego amerykańskich mostów, został zrealizowany przez reżyserów z Kalifornii – Basię i Leonarda Myszyńskich z dużym rozmachem, tak pod względem źródłowym, jak i wizualnym. Z filmu nie tylko można dowiedzieć się o życiu Rudolfa Modrzejewskiego, ale też poznać historię myśli inżynierskiej na przestrzeni lat oraz odkryć jak duży wpływ miał rozwój nowoczesnego transportu na wzrost potęgi Ameryki. Ogromne amerykańskie tereny, pocięte potężnymi rzekami wymagały połączeń. Budowa kolei w całej Ameryce spowodowała nagły rozwój wielu odległych od siebie terenów. Jednak warunki klimatyczne, czy geologiczne w różnych miejscach wymagały zastosowania niekonwencjonalnych metod budowy. Olbrzymie skarpy skalne nad brzegami potężnych rzek czy gliniane podłoża dna rzecznego, często powodowały, że tradycyjne projekty zawodziły. Potrzeba było wizjonerskiej i odważnej myśli inżynierskiej. W to zapotrzebowanie wpasował się wybitny konstruktor swojej epoki – Rudolf Modrzejewski.

Urodził się w 1861 roku w Bochni, jako syn, młodziutkiej wówczas, a późniejszej wybitnej amerykańskiej aktorki, Heleny Modrzejewskiej i jej impresaria Gustawa Zimajera. W 1876 roku, w wieku 15 lat wyjechał wraz z matką i ojczymem Karolem Chłapowskim do Ameryki. Matka miała nie tylko niebywały talent, ale i ogromne ambicje oraz rozmach w zdobywaniu nowego świata. „Dolcio”, jak nazywała syna, był jej oczkiem w głowie, dbała o jego edukację i nie szczędziła na nią pieniędzy.

Zabierała go ze sobą na swoje wielomiesięczne tury artystyczne, dzięki czemu Rudolf poznawał ogromne przestrzenie i różnorodne tereny Ameryki. Otaczał się też nieprzeciętnymi ludźmi ze środowiska uwielbianej przez Amerykanów matki.

W filmie biografia Rudolfa Modrzejewskiego została bogato udokumentowana archiwalnymi fotografiami i fragmentami filmów, a narracja prowadzi widza przez kolejne etapy jego życia. Dowiadujemy się, że Rudolf był utalentowanym wirtuozem fortepianu i planował zostać pianistą. Zresztą muzyka towarzyszyła mu przez całe życie i miała wpływ na powstawanie monumentalnych, stalowych konstrukcji. Zdawał do słynnej szkoły budowy dróg i mostów *École nationale des ponts et chaussées* w Paryżu, którą kiedyś ukończył Tadeusz Kościuszko. Niestety nie dostał się za pierwszym razem. Postanowił więc, że swoje życie poświęci grze na fortepianie i ćwiczył przez rok po wiele godzin dziennie. Za drugim razem jednak dostał się na studia, a szkołę ukończył z wyróżnieniem.



Dla Rudolfa konstruowanie mostów w Ameryce było całym jego życiem, ale jego żona Felicja (cóрка przyrodniego brata Heleny Modrzejewskiej) nigdy nie zaaklimatyzowała się za oceanem i w końcu wróciła do Polski. Późniejszy wieloletni związek Rudolfa skończył się samobójstwem partnerki, która borykała się z chorobą. Po jakimś czasie Rudolf wziął ślub po raz drugi, a że był już wówczas osobą bardzo znaną, szeroko ten fakt komentowały gazety.

Wątek prywatny stanowi jednak tło dla dokonań

konstruktorskich bohaterów. W filmie pokazane są kolejne etapy pracy zawodowej i doskonalenie warsztatu konstruktora, tworzenie biur w Chicago i w Nowym Jorku, zapał i wciąż nowe wyzwania. Skrzypienie deski kreślarskiej, zbliżenie kamery na rękę, która przelewa na kalkę techniczną niekonwencjonalne wizje inżynierskie, poparte ogromem wyliczeń, pomaga wczuć się w epokę przed komputerową i pozwala docenić genialność ówczesnych twórców.



Barbara i Leonard Myszynski,
podczas kręcenia filmu, fot.
mat. prasowe za „Kronika
Bocheńska”.

Autorzy filmu dotarli do całej plejady wybitnych fachowców i specjalistów z dziedziny budowy dróg i mostów oraz instytutów naukowych, aby zrozumieć fenomen Modrzejewskiego. Rozmawiali ze specjalistami z takich instytucji jak: National Steel Bridge Alliance, Modjeski and Masters, Inc., New York State Bridge Authority, Oregon Institute of Technology, Smithsonian Institution, National Research Council Canada, Delaware River Port Authority, Poles in America Foundation czy Louisiana Endowment of the Humanities.

Niezwykłe historie powstawania mostów, przy których zaangażowany był Modjeski wciągają widza. Tak było np. w przypadku mostu kolejowego – Government Bridge na Missisipi River w Rock Island, Illinois. Modrzejewski ostrzegał, że prace muszą być ukończone, zanim stopnieje lód na rzece. Ostrzeżenie zostało zignorowane i płynąca rzeką kora lodowa zniszczyła część mostu. Rudolf szybko zareagował i kazał zbudować podnoszony na linie, tymczasowy most zwodzony, aby transport mógł przebiegać bez zakłóceń, a jednocześnie, żeby zyskać czas na odbudowę docelowego mostu.

Słynna jest historia potężnego mostu na rzece Św. Wawrzyńca – Quebec Bridge, w Kanadzie. Zaangażowano Theodora Coopera – architekta, który miał stworzyć most funkcjonalny, a zarazem piękny i wizualnie lekki. Do pracy zostali najęci Indianie z plemienia Kahnawake, którzy nie mieli lęku przestrzeni, byli

zwinni i niebywale szybko się uczyli. W filmie Basi i Leonarda Myszynkich o budowie mostu opowiada prawnuk jednego z Indian. Niestety w 1907 roku most się zawalił, śmierć przy tym poniosło 75 pracowników. Do odbudowy zaangażowano Modrzejewskiego, który już wówczas szczycił się dużą renomą wśród konstruktorów. Modrzejewski poprawił błędy konstrukcyjne, do pracy wykorzystał wykwalifikowanych już Indian i sam nadzorował budowę. Powstał piękny i wytrzymały most, który stoi do dziś.



Leonard Myszyński wraz z operatorem kamery podczas kręcenia filmu, fot. mat. prasowe za „Kronika Bocheńska”.

Modrzejewski był prekursorem konstrukcji mostów wiszących. W zachwyt wprowadził Benjamin Franklin Bridge, o rozpiętości

1750 stóp, uroczyście otwarty w 100-lecie niepodległości, 1 lipca 1926 roku. W tamtych czasach to był nie tylko najdłuższy most wiszący, ale również niespotykane szeroki.

W filmie pokazany jest też most, nazywany później najpiękniejszym mostem Ameryki czyli Mid-Hudson Roosevelt Bridge w Poughkeepsie, na otwarciu którego byli Franklin Delano Roosevelt z żoną Eleonorą, która przecięła wstęgę. Uroczystość z udziałem pary prezydenckiej i Rudolfa Modrzejewskiego widać na archiwalnym filmie, wykorzystanym przez autorów dokumentu.

Film o Rudolffie Modrzejewskim pokazuje wiele odmiennych pod względem warunków środowiskowych miejsc, w których powstały mosty, współgrające z otoczeniem. Takim mostem był m.in. Huey P. Long Bridge w Luizjanie, gdzie potężna rzeka dawała życie, a jednocześnie była zagrożeniem, gdyż zalewała duże tereny. Trzeba więc było wyjątkowej myśli technicznej, aby zbudować most, który współgrałby z otaczającą przyrodą.

Ostatni duży most, w budowę którego zaangażowany był Modrzejewski, mimo, że miał już 75 lat to San Francisco-Oakland Bay Bridge – łączący Oakland i San Francisco. Składał się on z kilku mostów połączonych tunelem i przebiegał ponad zatoką San Francisco, poprzez Yerba Buena Island. Zaangażowany do stworzenia projektu tego niezwykłego mostu, Charles Henry

Purcell poprosił Modrzejewskiego o prywatne zdanie, po czym odrzucił pierwotny projekt Instytutu Hoovera i wykorzystał pomysł Rudolfa.



Mosty Modrzejewskiego stoja do dziś, fot. Galeria na stronie filmu.

Modrzejewski jest twórcą ponad 40 największych mostów Ameryki. Został uhonorowany wieloma nagrodami m.in. Franklin Medal (1922), John Fritz Medal (1930) i Washington Award (1931) za jego nadzwyczajne umiejętności i rozmach w projektowaniu mostów.

W filmie Rudolf Modrzejewski przedstawiony jest jako wizjoner, który ma odwagę rozwijać myśl konstrukcyjną. Wypowiadający się na jego temat specjaliści podkreślają, że konstruktor miał niezwykłą umiejętność improwizowania w trudnych sytuacjach, potrafił też rozwiązywać nietypowe problemy, dlatego angażowano go tam, gdzie inni sobie nie radzili. Uważano go za „showmena”, który umiał zadbać o reklamę. I, jakby to dziś powiedziano, był celebrytą, o którym pisały gazety. Miał ogromną wiedzę inżynierską i precyzję w obliczeniach, dlatego jego mosty stoją do dziś. Dużą rolę w projektowaniu mostów w przypadku Modrzejewskiego odgrywała muzyka. Gra na fortepianie, to umiejętność koncentracji i precyzja, a takie cechy powinien mieć przecież dobry konstruktor.



Przepiękne zdjęcia mostów
robione były z lotu ptaka, fot.
Galeria na stronie filmu.

Na wizualną stronę filmu wielki wpływ mają fantastyczne zdjęcia mostów, robione z lądu, wody i z powietrza. Potężne konstrukcje w blasku słońca z różnych perspektyw uświadamiają widzowi, jak piękne są te podniebne konstrukcje Ralph Modjeskiego i jak bardzo wtopiły się w krajobraz Ameryki. A muzyka Chopina w tle podkreśla polskie konotacje.

Film jest bogato udokumentowany, zarówno przez źródła archiwalne, jak i wypowiedzi ekspertów, jest też świetnie zilustrowaną historią transportu w Ameryce i jej rozwoju, a także niezwykle piękną dokumentacją dokonań naszego rodaka.

Strona filmu:

<http://bridginguamericafilm.com/index.html>

