

# Architektura amerykańskich przestrzeni

Joanna Sokołowska-Gwizdka

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



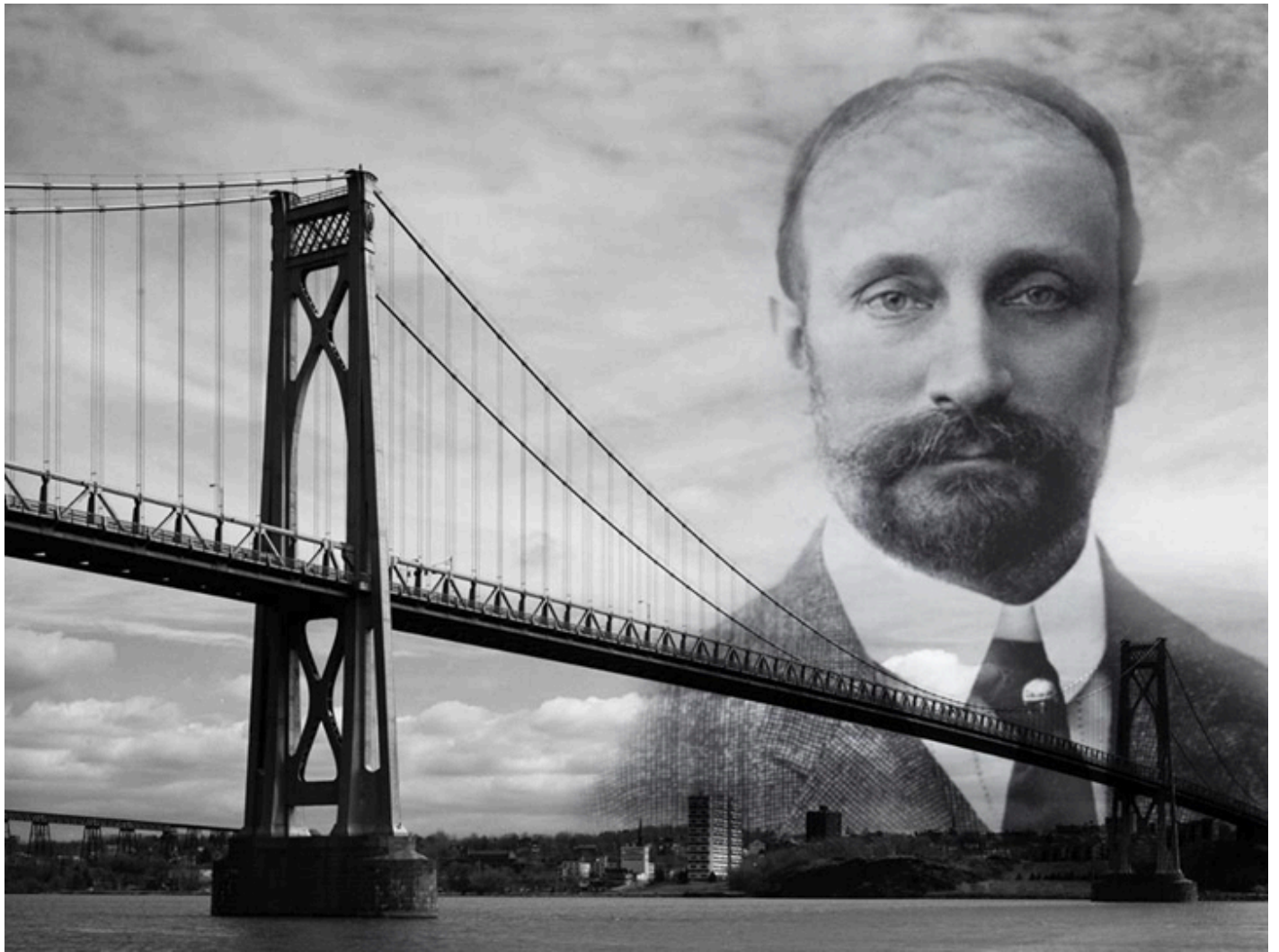
Huey P. Long Bridge na rzece Missisipi w Luizjanie, zaprojektowany przez firmę Modjeski&Masters, fot. mat. prasowe za „Kronika Bocheńska”.

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

miejskach 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 dostał się na studia, a szkołę ukończył z wyróżnieniem.



Dla Rudolfa konstruowanie mostów w Ameryce było całym jego życiem, ale jego żona Felicja (córka 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 bohatera. 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 szczył 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 Myszynski wraz z operatorem kamery podczas kręcenia filmu, fot. mat. prasowe za „Kronika Bocheńska”.

Modrzejewski był prekursorem konstrukcji mostów wiszących. W zachwyty wprowadził Benjamin Franklin Bridge, o rozpiętości 1750 stóp, uroczystie 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 Rudolfie 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 Ralpa 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>

