

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

Rozmowa z Basią Myszyński, reżyserem 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 Płachta, 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 wiedziano 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 zatwierdzone 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 łądu, wody i powietrza. Czy trudno było pokazać te niezwykle konstrukcje z tyłu 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, łądem 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 pasowałyby 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 barcę, 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 przypyły 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 emitowany był 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.

"THIS OUTSTANDING FILM ABOUT A VISIONARY ENGINEER AND AMERICA'S BRIDGES
COULD NOT HAVE COME AT A BETTER TIME, SHOWING AS IT DOES THE IMPORTANCE
OF INFRASTRUCTURE TO A NATION'S ECONOMY, CULTURE, AND SENSE OF SELF-WORTH."

- HENRY PETROSKI, DUKE UNIVERSITY AND AUTHOR OF *ENGINEERS OF DREAMS*

THE STORY OF RALPH MODJESKI
BRIDGING URBAN AMERICA

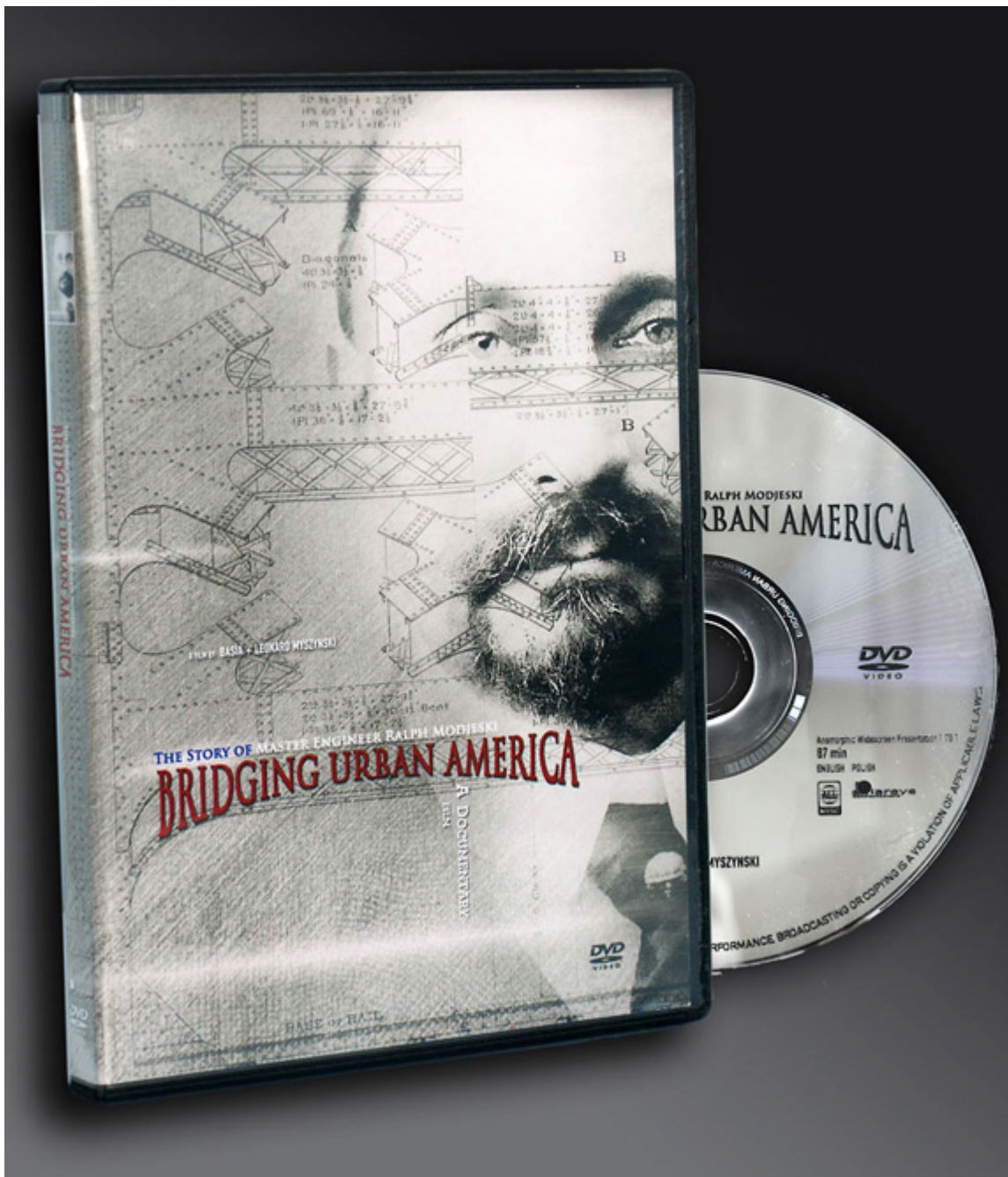
A DOCUMENTARY FILM

WRITTEN AND DIRECTED BY BASIA MYSZYNSKI
CINEMATOGRAPHY BY LEONARD MYSZYNSKI
MUSIC BY TOMASZ J. DPALKA

ABOUT A LEADING AMERICAN BRIDGE BUILDER
LINKING STRATEGICALLY SIGNIFICANT BRIDGES IN AMERICA
TRANSFORMING CITIES THROUGH INNOVATION + INGENUITY
MELDING ARTISTRY + PRACTICALITY

A FILM BY BASIA + LEONARD MYSZYNSKI

www.facebook.com/bridgingurbanamerica
www.bridgingurbanamerica.com



Strona filmu (website), przez którą można kupić DVD i zobaczyć 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>