

MOSTY RUDOLFA MODRZEJEWSKIEGO

**Naród bez dziejów, bez przeszłości
Staje się narodem bezdomnym
Narodem bez przyszłości**

*Kardynał Stefan Wyszyński
Prymas Polski*

W listopadzie 1967 roku Polonia Kanadyjska odsłaniała pomnik Kazimierza Gzowskiego. Była to imponująca uroczystość w obecności późniejszego premiera Kanady, Pierre Trudeau. Pomnik Gzowskiego znajduje się w pięknym parku, nad brzegiem jeziora Ontario, w pobliżu centrum Toronto. Gzowski jest znany w Kanadzie jako budowniczy transkontynentalnej linii kolejowej. Gzowski był również założycielem parku w pobliżu wodospadów Niagary. Jest tam też i jego tablica pamiątkowa ulokowana w pobliżu samych wodospadów. Codziennie tysiące turystów z całego świata ma sposobność zapoznać się z osiągnięciami tego znakomitego Polskiego inżyniera. Narzuca się tutaj porównanie osiągnięć Gzowskiego do tego, co pozostawił po sobie w Ameryce Rudolf Modrzejewski. Jego kilkadziesiąt mostów służy Ameryce po dzień dzisiejszy. Są obiektami historycznymi, są klasycznymi przykładami sztuki inżynieryjnej. Amerykański historyk David Plowden pisał z podziwem o osiągnięciach Modrzejewskiego. W swej pięknej książce „Bridges the Spans of North America” pisał, że nikt nie zbudował tylu typowo amerykańskich mostów, co Rudolf Modrzejewski. Pisał o Wielkim Modrzejewskim. Jego mosty porównywał do stalowych katedr, które są pomnikami budowy transkontynentalnych linii kolejowych, pomnikami amerykańskiej rewolucji przemysłowej. Modrzejewski niestety nigdy nie został uhonorowany podobnie do Gzowskiego.

Rudolf Modrzejewski (Ralph Modjeski) urodził się 27 stycznia 1861 roku w Krakowie, w okresie gdy Polska była podzielona pomiędzy mocarstwami Austrii, Niemiec i Rosji. Jego matka, Helena Modrzejewska, była artystką o międzynarodowej sławie, o której, po emigracji do Stanów Zjednoczonych w 1876 roku, pisano w prasie jako o najlepszej amerykańskiej artystce teatralnej. Początkowo Modrzejewski otrzymał

wykształcenie muzyczne, był uczniem znakomitego pianisty, kompozytora i patriotę Ignacego Jana Paderewskiego, który walczył o wolność swego kraju i był pierwszym Polakiem Premierem. Zamiast kariery muzycznej Modrzejewski wybrał karierę inżynierską. Studia inżynierii budowlanej ukończył na słynnej Ecole des Ponts et Chaussées w Paryżu w 1885 roku jako najlepszy student roku. Modrzejewski nie zrezygnował jednak z zainteresowań muzycznych. Pomimo swej inżynierskiej działalności, która przyniosła jemu sławę jako jednego z najbardziej cenionych projektantów i konstruktorów mostów, grał codziennie na pianinie.

Pierwszą inżynierską praktykę odbył w biurze George Morrisona, ojca mostownictwa w Ameryce. W 1893 roku stworzył swe własne biuro w Chicago, we właśnie ukończonym Budynku Monadnock. Był to pierwszy amerykański drapacz chmur. W 1894 roku Modrzejewski otrzymał pierwszy większy kontrakt. Był to projekt budowy dwupoziomowego, drogowo-kolejowego mostu poprzez rzekę Missisipi w Rock Island, w stanie Illinois. Najbardziej interesująca była budowa przęsła ruchomego, którego montaż budowano na rusztowaniach opartych na dnie rzeki. Aby upewnić się, że prace te będą ukończone przed przełamaniem lodów na rzece Misisippi, Modrzejewski domagał się w specyfikacjach budowy, aby to ruchome przęsło było zmontowane z końcem grudnia 1895. Niestety były opóźnienia z dostawą elementów konstrukcyjnych przęsła. Modrzejewski wysyłał listy ostrzegając przed możliwością niebezpieczeństwa spowodowanego tym opóźnieniem. Pierwsze elementy konstrukcyjne pojawiły się na budowie w połowie lutego. Firma budowlana, Phoenix Bridge Company, zapewniała że statystycznie lody na Misisippi ruszają dopiero w połowie marca, tak że pomimo opóźnienia będzie można bezpiecznie ukończyć montaż przęsła. Parę dni później temperatury zaczęły wzrastać, zwiększono tempo pracy, prace trwały bez przerwy. Niestety 25-tego lutego lody ruszyły, runęła konstrukcja podpierająca przęsło ruchome i spłynęła w dół rzeki.

Najważniejsza była przerwa w ruchu kolejowym. Modrzejewski zbudował tymczasowe rusztowanie i w przeciągu kilku dni pierwszy pociąg ruszył poprzez most. Konieczne było oczyszczenie kanału żeglugowego i odbudowa przęsła ruchomego.

Modrzejewski zdecydował się na tymczasowe przęsło ruchome. Po obu stronach kanału żeglugowego zbudował drewniane wieże, które służyły jako prowadnice dla tymczasowego przęsła ruchomego. W połowie marca, z rozpoczęciem sezonu żeglarskiego tymczasowe przęsło było gotowe. Był to podziwu godny inżynierski wyczyn, który nawet przy obecnym poziomie techniki budowlanej byłby prawie niemożliwy do realizacji. Dwa miesiące później nowe ruchome przęsło oddano do ruchu. Most ukończył Modrzejewski w grudniu 1896 roku, zgodnie z planem.

Z okazji setnej rocznicy oddania tego mostu do użytku lokalny dziennik pisał, że most ten jest o wdzięku buldożera. Pisał jednak, że jest skarbem tego regionu. Jest dużą atrakcją turystyczną. Tysiące turystów ma możliwość obserwować pracę ruchomego przęsła z tarasu znajdującego się w pobliżu ośrodka informacyjnego amerykańskiego korpusu inżynierskiego.

Przez następne kilka lat Modrzejewski opracowywał standardowe projekty mostów stalowych o rozpiętościach od 10 stóp do 250 stóp dla linii kolejowej Northern Pacific. Był projektantem modelu ruchomych mostów, typu wahadłowego, w Chicago. Chicago ma najwięcej tego typu ruchomych mostów na świecie. Najlepszym przykładem jest tutaj most na ulicy Cortland. W 1902 roku wspólnie z Alfredem Noble, byłym Prezesem Amerykańskiego Związku Inżynierów Budowlanych (ASCE), pracował jako naczelny inżynier budowy dwutorowego mostu kolejowego w Thebes, na południu stanu Illinois, poprzez rzekę Missisipi. Jest to most typu wspornikowego (budowany bez rusztowań w korycie rzeczonym) o łącznej długości 2 750 stóp, główne przęsło tego mostu jest o długości 671 stóp. Kratownice mostu w odległości 32 stóp były projektowane z uwzględnieniem obciążenia 5 000 funtów na stopę i 50 tysięcy funtów obciążenia punktowego. Podpory mostu opierają się na podłożu skalistym, ostatni tego rodzaju fundament mostowy rzeki Misissippi aż do Zatoki Meksykańskiej. Jest on często przywoływany jako klasyczny przykład sztuki inżynierii mostowej.

W następnych latach zapotrzebowanie na jego usługi przy budowie mostów kolejowych zaczęło wzrastać. W 1905 roku był naczelnym inżynierem przebudowy

jednotorowego mostu kolejowego poprzez rzekę Missouri w Bismarck, Północna Dakota. Most ten budowany w 1885 roku przez Georga Morrisona był zbyt lekki i konieczna była nowa, mocniejsza konstrukcja. W tym samym czasie budował nowy dwutorowy most kolejowy w Portland, Oregon, poprzez rzeki Kolumbia i Willamette. W 1906 roku projektował jednotorowy most kolejowy w Peoria, poprzez rzekę Illinois. Jego następnym zadaniem w 1907 roku była budowa mostu McKinley, był to dwutorowy most kolejowy i drogowy poprzez rzekę Missisipi w St. Louis, w stanie Missouri. Kratownice mostu projektowano dla przyjęcia obciążenia 6 000 funtów na stopę i 60 tysięcy funtów obciążenia punktowego. Kilka lat temu most ten był wyłączony z ruchu, wzmocniany i w ubiegłym roku został ponownie otwarty dla ruchu kołowego.

Niezwykle interesująca jest historia budowy mostu w Quebec poprzez rzekę Świętego Wawrzyńca. W 1907 roku doszło tutaj do katastrofy podczas budowy pierwszego mostu w Quebec. 82 robotników straciło życie. Katastrofa ta wstrząsnęła opinią publiczną, stała się katalizatorem zmian praktyk inżynierskich. Stąd pochodzi kanadyjski obrządek "Inżynierskiego Powołania". Biorąc udział w tym ceremoniale zobowiązujemy się do przestrzegania zasad etyki w praktyce inżynierskiej i do wykonywania swego zawodu z honorem, czujnością i odpowiedzialnością. Odbudowa mostu w Quebec odbywała się pod kontrolą rządu kanadyjskiego. Prowadził ją trzyosobowy, międzynarodowy (Kanada, Anglia i Stany Zjednoczone) zespół ekspertów budownictwa mostowego. Ze Stanów Zjednoczonych rząd kanadyjski wybrał Rudolfa Modrzejewskiego. Modrzejewski był dominującą postacią i jako jedyny z tej grupy kanczył budowę w 1918 roku. Most w Quebec o rozpiętości 1 800 stop pozostaje po dzień dzisiejszy najdłuższym mostem kratownicowym świata.

Interesującym był montaż przęsła środkowego. 11-tego września 1916 roku wsporniki mostowe były gotowe do przyjęcia przęsła środkowego o długości 640 stóp i o wadze pięciu tysięcy ton, które było montowane w pobliskim porcie rzeczny. Powzięto wszelkie możliwe środki bezpieczeństwa do skutecznej realizacji połączenia wsporników mostu. Warunki atmosferyczne miały istotne znaczenie. Było to historyczne wydarzenie, do Quebec przybyła duża ilość kanadyjskich i amerykańskich inżynierów,

polityków i okolicznej ludności. Koryto rzeki Świętego Wawrzyńca było wypełnione różnego rodzaju statkami i łodziami. Początkowo wszystko przebiegało bezbłędnie. Przeszło 640 stop długie zawisło na 580 stóp długich wspornikach mostu. Każdy był przekonany, że to była najważniejsza część tej operacji, ludzie zaczęli się rozchodzić. Nagle rozległ się straszliwy huk, jak strzał armatni. Pękło łożysko podnośnika, w ciągu kilku sekund to ciężkie przesło o wadze 5 000 ton się przechyliło i spadło do rzeki. Około 12 robotników, którzy w tym momencie znajdowali się na tym przęśle zatono. Była to ogromna tragedia dla Modrzejewskiego i dla firmy budowlanej „Montreal Bridge Company”, która most budowała. Przyczyną była wada materiałowa łożyska podnośnika. Montreal Bridge Company wzięła całą odpowiedzialność na siebie. Rok później operację powtórzono z tą różnicą, że w znacznie wolniejszym tempie. Most został ukończony w sierpniu 1918 roku. Most w Quebec był uważany za „ósmą cud świata”.

W latach od 1905 do 1915 Modrzejewski był naczelnym inżynierem na wszystkich mostach Towarzystwa Kolejowej Linii Oregon pomiędzy Celilo i Bend. W tej grupie był jednotorowy most kolejowy w Celilo poprzez rzekę Kolumbia. W latach gdy most budowano, rzeka Kolumbia była nie uregulowana i w Celilo wszystkie podpory mostowe były wznoszone na wysepkach bazaltowych. W latach 1930-tych w Dalles zbudowano zaporę wodną i służącą, w Celilo powstało jedno wielkie jezioro. W tym samym czasie Modrzejewski budował słynny 340 stopowej rozpiętości dwuprzegubowy most łukowy poprzez głęboki wąwóz tzw. Krętej rzeki (Crooked River), ulokowany 350 stóp ponad poziomem wody. Most ten budowano (1911 rok) metodą wspornikową z obu brzegów wąwozu.

Miasto Portland w stanie Oregon, ze względu na swą oryginalną kolekcję mostów jest znane również jako “*muzeum mostów*”. Oryginalne rozwiązania techniczne mostów są dziełem najwybitniejszych amerykańskich konstruktorów, jak John Waddell, Gustav Lindenthal, Joseph Straus, David Steinman i Rudolf Modrzejewski. W 1910 roku miasto Portland zatrudniło Modrzejewskiego jako naczelnego inżyniera budowy Mostu Broadway poprzez rzekę Willamette. Był to ruchomy, dwutorowy most elektrycznej linii

kolejowej z jezdnią drogową i chodnikami. Ze względu na rozpiętość głównego przęsła (297 stóp) był on największym ruchomym mostem na świecie.

W 1912 roku miasto Toledo zatrudniło Modrzejewskiego do przeprojektowania i budowy mostu drogowego Cherry Street poprzez rzekę Maumee. Był to jego pierwszy betonowy most łukowy. W 1914 roku projektował i nadzorował budowę mostu Harahan podwójno torową konstrukcję z jezdnią drogową poprzez rzekę Missisipi w Memphis, w stanie Tennessee. Aby uniknąć erozji dna rzeki w pobliżu filarów mostowych Modrzejewski zdecydował się użyć specjalnie skonstruowanych olbrzymich materacy wiklinowych o szerokości 200 stóp i długości 300 stóp. Materace te były obniżane na dno rzeki przy użyciu bloków kamiennych. Ten wielki stalowy most jest przykładem “stalowych katedr” Davida Plowdena.

W tym samym czasie Modrzejewski prowadził przebudowę dwupoziomowego, jednotorowego mostu drogowo-kolejowego poprzez rzekę Missisipi w Keokuk, w stanie Iowa. Jezdnię dla pojazdów drogowych umieszczono na górnym poziomie, tory linii kolejowej umieszczono na dolnym poziomie, odwrotnie aniżeli w moście w Rock Island, ale o zbliżonym rozwiązaniu konstrukcyjnym. Podpory mostu spoczywają na podłożu skalistym, około 10 stóp poniżej niskiego poziomu rzeki. Górne przęsło jest obecnie zamknięte dla ruchu kołowego, gdyż zbudowano w pobliżu nowy most na trasie międzystanowej autostrady.

W 1917 roku opracowywał projekt dwutorowego mostu kolejowego poprzez rzekę Ohio, w Metropolis, w stanie Illinois. Konstrukcja tego mostu składa się z siedmiu przęseł, z których jedno o rozpiętości 720 stóp było w tym czasie i na wiele lat później najdłuższym wolno podpartym przęsłem mostowym na świecie. Rewelacją tego mostu było użycie betonu na dużą skalę przy budowie podpór mostowych. Modrzejewski pisał, że waga kratownic mostowych zwiększa się z kwadratem rozpiętości przęsła. Okazało się, że było to słuszne tylko w przypadku stosunkowo krótkich przęseł. Przy większych rozpiętościach, jak na przykład w moście Quebec waga kratownic wzrasta z trzecią lub czwartą potęgą rozpiętości. W przypadku kratownic mostu w Metropolis waga

kratownic odpowiada trzeciej potędze ich rozpiętości. Im większa rozpiętość, tym większa konieczność redukcji wagi kratownic. Można to osiągnąć poprzez zastosowanie wysoko wytrzymałościowej stali.

W 1922 roku projektował jednotorowy most kolejowy dla rządu Stanów Zjednoczonych poprzez rzekę Tanana na Alasce. Oddany do ruchu w 1923 roku był ostatnim ogniwem linii kolejowej łączącej Fairbanks z Anchorage na brzegu Pacyfiku. Sukces budowy tego mostu porównywano z sukcesem budowy kanału panamskiego. Był on manifestacją przemysłowej potęgi Ameryki, która rozciągała się poza jej granice, aby opanować ekonomię świata. Na uroczystość otwarcia tego połączenia kolejowego przybył na Alaskę Prezydent Warren G. Harding. Była to pierwsza wizyta prezydenta Stanów Zjednoczonych na Alasce. Wolno podparte przęsło tego mostu o rozpiętości 702 stóp po dzień dzisiejszy pozostaje najdłuższym mostem Alaski.

Kolejnym projektem Modrzejewskiego był dwutorowy most kolejowy poprzez rzekę Thames w New London, w stanie Connecticut oraz wzmocnienie i generalna przebudowa mostu kolejowego poprzez rzekę Hudson w Poughkeepsie w stanie Nowy Jork.

W 1923 roku, wspólnie z Frank Masters projektował dwa mosty poprzez rzekę Sasquehanna. Pierwszy to betonowy most łukowy zastępujący stary, zadaszony most drewniany w Clark's Ferry w stanie Pensylwania, drugim był łukowy most drogowy z obudową kamienną ulicy Market w Harrisburgu w stanie Pensylwania. Jest to most betonowy, łukowy z wykładziną z kamienia naturalnego.

W 1920 roku był mianowanym przez Wspólną Komisję Rzeki Delaware do wybrania lokalizacji i przygotowania projektu oraz opracowania kosztorysu Mostu Rzeki Delaware. Po ukończeniu raportu został mianowany naczelnym inżynierem Komisji i służył na tym stanowisku przez cały okres budowy aż do oddania mostu do ruchu 4 lipca 1926 roku w 150 rocznicę Niepodległości Stanów Zjednoczonych. W czasie ukończenia, most Rzeki Delaware był najdłuższym mostem wiszącym świata

o rozpiętości 1 750 stóp i całkowitej długości 9 570 stóp. Był pierwszym z serii nowoczesnych amerykańskich mostów wiszących. Koszt budowy , 37 milionów dolarów. Była to najdroższa publiczna inwestycja tamtych lat. W 1986 roku most ten otrzymał efektowne, skomputeryzowane oświetlenie poziomych elementów jezdni symbolizujące ruch pociągów. Efektowne oświetlenie otrzymały również liny nośne mostu. W ubiegłym roku (1987), staraniem Polonii amerykańskiej odsłonięto w pobliżu mostu historyczną tablicę pamiątkową Rudolfa Modrzejewskiego.

W latach 1927 do 1929 Modrzejewski budował cztery inne mosty: most drogowy poprzez rzekę Delaware pomiędzy Tacony Pensylwania i Palmyra w stanie New Jersey; most Ambasadorów poprzez rzekę Detroit, pomiędzy Detroit, Michigan i Windsor, Ontario, Kanada; jednotorowy most kolejowy poprzez rzekę Atchafalaya, w Melville, w stanie Louisiana; i wspornikowy most drogowy poprzez rzekę Ohio, pomiędzy Louisville w stanie Kentucky i Jeffersonville w stanie Indiana.

W tym samym okresie projektował i budował most Mid-Hudson w Poughkeepsie dla stanu Nowy Jork, poprzez rzekę Hudson. Ten wiszący most drogowy jest szczególnie interesujący z uwagi na jego gotyckie piękno, jest uważany za jeden z najpiękniejszych mostów Stanów Zjednoczonych. Rozpiętość głównego przęsła mostu wynosi 1 500 stóp. Most usytuowano 135 stóp ponad powierzchnią rzeki. Przepustowość ta była zgodna z przepustowością mostów Nowego Jorku położonego około 90 mil na południe od Poughkeepsie. W 1995 roku most ten otrzymał imię Franklina D. Roosevelta w 50-tą rocznicę jego śmierci. Dom Roosevelta, obecnie muzeum, znajduje się w pobliżu mostu. Roosevelt był również gubernatorem stanu Nowy Jork w czasie, gdy most budowano.

W następnych latach jego firma budowała dwa mosty Henry Avenue dla Departamentu Robót Publicznych Filadelfii w stanie Pensylwania. Pierwszy był mostem drogowym poprzez tory linii kolejowej Reading, drugi to betonowy łukowy most drogowy z kamienną wykładziną poprzez Wissahickon Creek. W tym też czasie budował wspornikowy most drogowy poprzez rzekę Ohio w Evansville, w stanie Indiana; kilka konstrukcji dla Komisji Drogowej Stanu Kentucky, włączając wiszący most drogowy

poprzez rzekę Ohio w Maysville; most Smithland poprzez rzekę Cumberland; i most Paducah poprzez rzekę Tennessee. Most wiszący w Maysville jest powszechnie uznawany i reklamowany w prospektach turystycznych jako prototyp mostu zatoki Świętego Franciszka w Kalifornii.

W 1924 roku spółka inwestorów zwróciła się do Modrzejewskiego z prośbą o opracowanie mostu poprzez rzekę Missisipi w Nowym Orleanie. Trudne warunki gruntowe delty rzeki Missisipi, grunty typu osadowego, gliniaste, o bardzo niskiej pojemności nośnej, wydawały się przeszkodą nie do przebycia. Najślynniejsi amerykańscy inżynierowie nie mogli sobie poradzić z tym problemem. Jest to most drogowo-kolejowy, jednopoziomowy i wysoko posadowiony dla swobodnego przepływu statków transoceanicznych. Fundamenty podpór mostowych sięgają głębokości 170 stóp poniżej dna rzeki. Są to pewnego rodzaju skrzynie ze zbrojonego betonu, które po osiągnięciu odpowiedniej głębokości wypełnione zostały wodą i przykryte płytą betonową. Tym samym waga podpory jest niższa od wagi wypartej masy gruntu. Przyległy rzece teren jest znacznie niżej położony od powodziowego poziomu rzeki. Wymagało to odpowiednio długich dojazdów do mostu. Dojazdy kolejowe o długości 4.4 mili są przeszło dwukrotnie dłuższe od dojazdów drogowych, gdyż kolej wymaga znacznie łagodniejszych spadków od dojazdów drogowych. Most ten nosi imię byłego gubernatora stanu Luiziany Huey P. Longa w dowód uznania dla jego zdecydowanego poparcia tej długo oczekiwanej inwestycji. Gdy most ten oddano do ruchu w 1935 roku, był jedynym mostem poprzez rzekę Misisippi na południe od Vicksburga, odległego o 500 kilometrów na północ od Nowego Orleanu. Most Huey P. Longa pozostaje po dzień dzisiejszy najdłuższym mostem kolejowym na świecie. Lokalna gazeta pisała, że most ten jest "Cudem techniki, dziełem sztuki". O Modrzejewskim pisano jako o najślynniejszym konstruktorze mostów w historii Ameryki.

Reportaże o tych mostach były publikowane przez Rudolfa Modrzejewskiego i gromadzone w Bibliotece Związków Inżynieryjnych w Nowym Jorku wspólnie z artykułami o niezwykłych fazach niektórych z jego konstrukcji. Wśród nich jest jedno opracowanie, które było odczytane na Światowym Kongresie Inżynieryjnym w Japonii

w 1929 roku, gdzie Modrzejewski reprezentował inżynierów Stanów Zjednoczonych. W tym referacie Modrzejewski dyskutował problemy związane z budową mostów wiszących na przykładzie budowy mostu Benjamina Franklina w Filadelfii. Wiele innych publikacji było opracowanych dla organizacji inżynierskich i klubów, których był członkiem.

W 1932 roku Modrzejewski otrzymał nominację Naczelnego Inżyniera Komisji Konsultacyjnej budowy mostu Zatoki Świętego Franciszka. W jego biurze i pod jego nadzorem opracowano wstępne plany włączywszy projekt środkowego zakotwiczenia pomiędzy podwójnymi mostami wiszącymi w zachodniej części mostu. Te dwa mosty wiszące o rozpiętości 2 310 stóp mają przęsła wspornikowe o długości 1 160 stóp. Jest to po dzień dzisiejszy jedyne połączenie składające się z dwóch mostów wiszących. Nawierzchnia mostu na wysokości ponad 210 stop ponad powierzchnią wody umożliwia swobodny przepływ statków oceanicznych. Mosty te są połączone i zakotwiczone we wspólnym filarze na środku zatoki. Filar ten o rozmiarach w planie 92 stopy na 197 stóp i głęboki na 220 stóp był największym filarem mostowym na świecie. Praca nurków na tych głębokościach była na granicy ludzkiej wytrzymałości. Z mostu tego korzysta dziennie 250 tysięcy pojazdów drogowych, jest on najbardziej ruchliwym mostem świata. Był to ostatni projekt Modrzejewskiego.

Rudolf Modrzejewski zmarł w Los Angeles 26 czerwca 1940 roku. Nekrolog Amerykańskiej Organizacji Inżynierów Budowlanych pisał: "Z jego śmiercią straciliśmy wybitną osobistość, zasłużył on na sławę jednego z najwybitniejszych na świecie konstruktorów mostowych". Firma, którą on założył, obecnie pod nazwą Modjeski and Masters, ma swą główną siedzibę w Harrisburgu w stanie Pensylwania. Pisano o Modrzejewskim, że był również artystą, który widział realizację swych marzeń w betonie i w stali, często był to niewidzialny most łączący serca ludzkie.

W 1931 roku 70 letni Rudolf Modrzejewski otrzymał Nagrodę Waszyngtona. Podczas uroczystego wręczania tej nagrody odczytano wiersz, który w piękny sposób podsumował jego życiowe osiągnięcia:

*Starzec wędrujący samotną drogą
Dotarł wieczorem zimnym i szarym
Nad wąwóz duży, głęboki i szeroki
Staruszek przeszedł ze zmrokiem dnia
Nie straszny był jemu rwący prąd
Odwrócił się jednak gdy sięgnął drugi brzeg
Przez wąwóz most zbudował.*

*Starcu zawołał pielgrzym z pobliza
Twoja droga kończy się z końcem tego dnia
Nigdy więcej nie przejdziesz tędy
Przebyłeś wąwóz głęboki i szeroki
Po co o zmroku ten most budujesz*

*Budowniczy wzniosł swą starą siwą głowę
Dobry przyjacielu, powiedział
Drogą, którą przeszedłem
Postępuje dziś za mną młodzieniec
Którego stopy w tę stronę zmięzają
Ten strumień, który dla mnie niczym był
Dla tego młodzieńca pułapką być może
On też będzie musiał o zmroku przejść
Dobry przyjacielu, ten most dla niego buduję.*

Dr Jan S. Plachta