

Richard Trevithick

Milí kamarádi přátelé

Dostává se Vám do rukou vystřihovánka parní lokomotivy, kterou zkonstruoval Richard Trevithick. Chtěl bych zde vysvětlit slovo "*LOKOMOTIVA",* původní označení pro tyto stroje bylo "locomotive engine", co v překladu znamená "pohyblivý stroj", postupem času byl tento výraz zkrácen na lokomotive, tedy lokomotiva a ustálilo se tak označení pro všechna vozidla, která poháněl parní stroj.(motor).
Richard Trevithick se narodil v obci Illogan jako syn učetního, který pracoval v kanceláři zdejších dolů. Tam se poprvé seznámil se stroji. Malého Richarda zvláště uchvátila nová parní důlní črpadla firmy Boulton a Watt. Právě u nich se seznámil se stařičkým in enýrem, panem Murdockem. Později se Murdock svěřil Richardovi, kdy viděl jeho obrovský zájem o tyto stroje, e musí vyřešit jeden problém, který jej dělí od zázračného vynálezu. Tím problémem bylo dosaení vyššího tlaku páry, ne bylo mo né v dosavadních parních kotlech. Richard nikdy nezapomněl na svěřené tajemství, které později tolik ovlivnilo jeho další práci a vynálezy.

Jak Richard dospíval, parní stroje jej přitahovaly stále více. Doma, v kůlně na dvorku stavěl různé funkční modely, s kterými v dy překvapoval svého otce a blízké okolí. Kdy dospěl, usmyslel si, e postaví vůz na parní pohon, který nejen e bude jezdit po rovině, ale zdolá i velké stoupání. Při této příle itosti si vzpomněl na svěřené tajemství in enýra Murdocka a tak v roce 1801 postavil první parní silniční lokomotivu a vyjel s ní do ulic městečka Camborne. Vybídl příhlí ející lidi, aby nasedli a svezli se. Někdo se bál, někdo odmítal, ale našlo se několik odvá livců, kteří nasedli na vůz a jel s Trevithickem. Bylo jich dvanáct a tak se Richard Trevithick zapsal jako první mu na světě, který uskutečnil hromadnou přepravu osob vozidlem s vlastním pohonem. Tímto vozem dokonce vyjel i prudké soupání na kopec, který se jmenoval Beacon Hill a ujel bez zastávky vzdálenost 5 kilometrů. Richard si po tomto výkonu nechal patentovat vynález vysokotlakého parního stroje. Pak přišla pohroma, v kůlně, kde byla ulo ena silniční lokomotiva došlo k po áru, který vše zničil, včetně lokomotivy.



Trevithicka však tato pohroma neodvrátila od další práce, naopak, ještě s větší vervou se pustil do další práce. Postavil další silniční lokomotivu, se kterou se zúčastnil závodů na předem určené trati. Vůz dosahoval rychlosti 16 kilometrů za hodinu. Jedním s pasa erů na této lokomotivě byl i slavný fyzik Humprey Davy (1778-1829). který toto vozidlo nazval "Drakem kapitána Trevithicka". Richard se s tímto vylepšeným vozem vydal po vlastní ose do Londýna, kde způsobil s tímto vozem velkou senzaci. Samozřejmě tento vůz měl ještě hodně daleko k automobilu, dřevěná kola pobitá obručí, neměla pneumatiky, nespolehlivý a mnohdy i nebezpečný, hlučný, stále zahalený v oblaku kouře a sršících jisker. Koně se plašili, při setkání s tímto strojem a psi útočili na topiče.

A tehdy se objevily první ocelové koleje, které rázem odstranily nerovnost silnic. Trevithick na ně postavil první lokomotivu a stal se tak tvůrcem parní elezniční dopravy, později rozšířené Stephensonem (1781-1848) Do té doby toti jezdily po kolejích jen eleznice koňské. Trevithick se pustil do boje s mocným Wattem. Proti jeho nízkotlakému vozu postavil svůj vysokotlaký. Watt s ním šel do soudního sporu a tento spor vyhrál. Byl příliš mocným mu em a Trevithick téměř neměl šanci na výhru tohoto sporu. Hou evnatý Trevithick se ale nevzdal, opustil nákladné pokusy se eleznicí a postavil další parní automobil. Všichni mu předvídali skvělou budoucnost, ale doba nebyla příznivá lidem, kteří mají sice nesmírné nadání, ale nemají na své bádání peníze.

Richard Trevithick měl věčně prázdnou kapsu, veškeré finance, které vydělal či získal okam itě investoval do dalšího vývoje svých, tolik milovaných parních automobilů. Rval se, prorá el, neuměl ustoupit, byl to prostě člověk, které ho je mo né poní it, ale ne porazit. Ještě jednou se vrátil k eleznici a lokomotivám. V Penydarradanu objevil majitele hutí, pana Hilla, který měl u šachty 16 kilometrů dlouhou koněpře nou eleznici. nabídl mu parní lokomotivu, která uveze 10 000 kg nákladu. Kdy tuto lokomotivu postavil, zapřáhl za ni pět vagonů, nalo ených deseti tisíci kilogramy elezného šrotu, Trevithick nechal ještě nastoupit sedmdesát horníků a lokomotiva s nákladem 25 400 kg se vydala na tra dlouhou 16 kilometrů, kterou úspěšně zdolala za 4 hodiny a pět minut. Ale ani tento, na tehdejší dobu fenomenální výkon, nestačil k úspěšnému nasazení lokomotiv do provozu. Koleje nevydr ely toto zatí ení a popraskaly a majitel hutí se vrátil zpět ke koněspře ce.



Lokomotiva "**INVICTA**", která táhla soupravu o váze 25,4 tun

Po tomto pokusu se Trevithick zavázal, e dokončí stavbu tunelu pod Tem í. Ale opět tohoto nesmírně pracovitého mu e stihlo neštěstí, klenba tunelu nevydr ela obrorský tlak horniny, zřítila se a tunel byl zaplaven. Trevithick, zdrcený tímto neúspěchem, odjel do Ji ní Ameriky, aby v Peru zachránil zatopené stříbrné doly. Zde byl Trevithick úspěšný a vděčná peruánská vláda jej zahrnula poctami a přízní krále. Ale vrtkavá Štěstěna opět odvrátila svou přívětivou tvář od Trevithicka, v zemi vypukla revoluce. Neš astný in enýr Trevithick se vracel na plachetnici domů, do rodné Anglie. Nedosti na tom všem, plachetnice ztroskotala v bouři a Trevithock tak tak pře il. Kdy vystoupil na břeh Anglie, byl šedesátidvouletý Richard Trevithick ebrákem. Vilém Heinz v Dějinách automobilu napsal: " Strastiplný ivot otce lokomotivy končí 22. dubna 1833. Zanechal 60 liber dluhů a o jeho pohřeb se postarali dělníci, kteří kdysi pracovali na jeho strojích. Uspořádali sbírku na zaplacení strá ce u mrtvoly, aby ji nezneuctili okrádači mrtvol." Ale mrtvému vynálezci u nebylo co vzít. Richard Trevitick, neúnavný a hou evnatý člověk, který neuměl prohrávat, který neměl jen štěstí, byl pohřben v Dartfordu v neoznačeném hrobě.

Milí kamarádi modeláři, tento model jsem se rozhodl vytvořit právě na počest tohoto mu e, který byl tolikrát sti en ranami osudu, který se ale nikdy nevzdal a nikdy nebyl zlomen. Plným právem mu patří přední místo mezi mu i, kteří stáli u zrodu parních strojů a kteří posunuli technický vývoj velkým krokem vpřed. Co u jediného dodat, snad jen velkou prosbu o shovívavost a porozumnění. Tento model je mojí prvotinou, byly to dny a týdny shánění podkladů pro jeho stavbu, hodiny a dny strávené u kreslení modelu, kde vyvrcholením byla samotná stavba modelu. Jistě se najdou chyby a nepřesnosti ve vystřihovánce, ale dělal jsem to dle svého nejlepšího vědomí a svědomí. Povrchovou úpravu modelu ponechávám Vašemu zvá ení i postup stavby není dogmatem, který je třeba beze zbytku dodr et. Mojí snahou bylo poskytnout nejen vystřihovánku ale i třeba podklady ke stavbě svého modelu, který mů e být daleko lepší a hezčí. Nekreslil jsem chlopně u dílů, lepím skoro v dy na tupo, pokud uznáte za vhodné, lze si ty chlopně dokreslit po vytištění. A takovýchto věcí bude asi povícero. Věřím v nesmírnou kreativitu a invenci lidí, kteří se věnují stavbě modelů a věřím, e mi bude zajisté odpuštěno. Cela stavba tohoto modelu parní lokomotivy je prezentována na slovenském modelářském diskusním foru, kterému a lidem, kteří chodí do tohoto fora prezentovat svůj um a své modely, poděkovat. Poděkovat za podporu, za slova chvály, ale i připomínek, které jsou motorem ka dé lidské činnosti. Nezbyvá u nic jiného, ne popřát všem, kteří se rozhonou si tento model postavit, zdar jejich práci a úspěch v práci.

Pozn. Celou čast vystřihovánky jsem tiskl na kladívkové čtvrtce, myslím, e slovensky je to výkres. Síla papíru byla 0,25 mm, ve vystřihovánce jsou uvedeny síly dílů v milimetrech celkově. Jaký papír pro tisk si zvolíte, ponechám na Vašem zvá ení.

Balú