



Triciclo a vapore costruito nel 1800 in Inghilterra da Richard Trevithick

non esistono, che io sappia, dettagli meccanici di questa macchina che, dopo aver funzionato per parecchio tempo ed essere stata presentata all'esposizione di Londra nel 1851, è scomparsa.

Essa poteva raggiungere la velocità di 6-8 miglia all'ora. Si racconta anche una comicissima avventura, successa alla prima prova tentata dal Murdoch. L'inventore, approfittando di una notte senza luna, aveva messo in moto su una strada, all'entrata del villaggio di Redruth, nel paese di Galles, il suo capolavoro. Ma la macchina ribelle sfuggì al controllo del suo costruttore, ed attraversò sola, a velocità pazzesca per i tempi, il piccolo paese, mettendo a soqquadro e terrorizzando i suoi abitanti, persuasi di ospitare il diavolo tra le loro mura. Correva l'anno 1784.

E dopo di lui, un altro grande: Richard Trevithick.

Anch'egli era un semplice meccanico, addetto alla sorveglianza delle pompe d'acqua nelle miniere di carbone del Galles di proprietà dei signori Watt e Boulton. E muore in miseria lasciando una impronta formidabile nella storia della locomozione. Era soprannominato «il padre della locomotiva» e di lui si afferma comunemente che sia stato uno dei più grandi inventori inglesi. Più perseverante di Watt, e più fortunato di Murdoch, riesce a portare a compimento i suoi lavori, e nel 1800 costruisce la prima vettura che abbia trasportato dei passeggeri sulle strade inglesi. Nelle cronache del tempo, si racconta che la sua vettura riuscì a superare la salita di Chamberne Beaton ad una velocità superiore a quella di un uomo a piedi. I congegni da lui costruiti sono pa-

recchi e tutti interessanti. Quello da me riprodotto rappresenta un grande passo innanzi sul triciclo di Murdoch: più completo e più raffinato nei suoi particolari.

Come vedete, qui la trasmissione avviene per mezzo di un albero a manovella convenientemente sistemato sul telaio; il motore è sempre monocilindrico orizzontale. La carrozza, propriamente detta, è ben disposta e ben sospesa, e così pure il guidatore, un po' campato per aria, ma pur sempre in ottima situazione per dominare la sua macchina e per dirigerla con quel lungo manico da scopa, di cui è munita.

Però, per un fenomeno curioso, anche il Trevithick ed il suo socio ad un certo momento si convinsero di aver sbagliato rotta e di dover preferire alla trazione su strada, quella su rotaia. Per cui si dedicarono alla fabbricazione di locomotive, ed il povero inventore completò la sua rovina co-

struendo nel 1808 un parco circolare chiuso da steccato, in cui funzionava a pagamento un trenino con vagoncini. Cessato il primo strepito della novità, il trenino fu disertato dai viaggiatori, ed il povero Trevithick, completamente rovinato, morì nella disperazione, dopo essersi vista rifiutare una modesta pensione a compenso del denaro speso.

Al Trevithick si deve la invenzione del tubo del fumo, ed ancora nel suo brevetto del 1801 egli descrive un apparecchio per variare il rapporto degli ingranaggi, secondo il profilo del terreno: in una parola egli concepisce ed attua per primo il nostro cambiamento di velocità. Era giusto dunque che la sua opera fosse ricordata ai visitatori futuri del Museo.

Ed ora uno sguardo alla più curiosa delle mie costruzioni. La vettura del dottor Church costruita a Birmingham nel 1828. Questo carro carnoscalesco, riprodotto a centinaia di migliaia di copie in stampe di ogni genere e di ogni paese, è stato per molti anni il prototipo della vettura a vapore epoca 1830. Esso è certamente uno dei più decorativi esemplari di costruzione meccanica, piacevole a vedersi, con tutte le sue pitture, che io ho cercato di riprodurre, del mio meglio, valendomi dell'ausilio di una bellissima stampa a colori inglese, donata al Museo dal prof. Valletta. Non ho trovato però in appoggio alla parte decorativa alcun dettaglio meccanico, per cui non so esattamente l'ubicazione dell'apparato motore di questo straordinario veicolo. Suppongo che esso stesse racchiuso nel corpo centrale, e che essendo le due ruote di mezzo motrici, i cilindri orizzontali fossero alloggiati al coperto sotto le scatole laterali. I meccanici capaci di azionare un mostro