



Lokomotiva řady 43 projíždí krajinou v Bulharsku, sbírka autor

Tendr na střídavé lokomotivy v Rumunsku

Na červen dalšího roku vyhlásily rumunské železnice CFR soutěž na předvádění elektrických lokomotiv v Transylvánských Alpách na trati Brašov – Predeal se stoupáním 26 promile a oblouky malých poloměrů. Zadáání pro lokomotivy bylo táhnout co nejtěžší nákladní vlak, zastavit před návestídem na stoupání 26 promile a vlak rozjet do stanice Predeal.

Na předvádění byly přihlášeny lokomotivy z Francie B'B' 12000, švédská firma ASEA s lokomotivou Rb1, z NDR Deutsche Reichsbahn šestnápravová řady 250.0 a z ČSSR S 479.002, na které jsem nechal provést revizi, některé konstrukční úpravy a nový nátěr, a odjeli jsme s naším měřicím vozem do Brašova. Ze čtyřnápravových lokomotiv ta naše utáhla největší zátěž 900 tun, ale po jednání

Ceauseska a Tita došlo k dohodě, že se nakoupí licence od firmy ASEA a o výrobu elektrických lokomotiv se budou dělit jugoslávská Rade Končar a Rumunsko. Jednalo se o výrobu lokomotiv Rb1 a Rc, tj. čtyř- a šestnápravových. Obě železnice si je navzájem prodávaly.

Zkušební jízdy všech lokomotiv se opakovaly několikrát. Při jedné naší jízdě došlo ke zkratu na pohonu vn přepínače trafa, a to z toho důvodu, že lakýrníci, když natírali strojovnu, tak úmyslně nebo neúmyslně nalakovali i izolační hřídel pohonu přepínače, po kterém potom vznikl zkrat. Koupili jsme v depu Brašov materiál, zhotovili nový hřídel a pokračovali ve zkouškách. Posádku tvořili: Palík, strojvedoucí LD Plzeň Baumruk, elektromontér Škodovky Josef Hnát a mechanik měřicího vozu Kuřera.



Skupina škodováků při přípravě na odjezd z lokomotivního depa Brašov, František Palík druhý zleva, vpravo vedle něj další škodováci: Hnát, Kaňka, strojvedoucí Baumruk z depa ČSD Plzeň, projektant Štekl, sbírka autor

Náměstí města Brašov, sbírka autor

Po zkoušce na trati v železniční stanici Predeal, František Palík ve dveřích, sbírka autor

