

Taří Viejo 6. 3. 1950

Zasílám poslední předávací listinu poslední patnácté lokomotivy č. 1360. Po mém příjezdu dne 5. 3. 1950 měl jsem zde od vás dopis ze dne 21. 2. 1950, bohužel který mne již nezastihl, jelikož od 1. 3. 1950 byl jsem s lokomotivou č. 1360 na zkoušce s vlakem, tudíž neuskutečnil se můj návrh o umístění tabulí na tendru, ačkoliv jsem je měl připravené, a zdejší vedení si to také přálo z důvodů, že nepřišlo včas vaše povolení, a zastupitelství Škoda Platense žádalo, aby bez povolení se nic nepodnikalo. Nechal jsem tuto poslední lok. mimořádně vyčistit, všechny měděné trubky, mosazné součásti a zábradlí vyleštit, nákolky a střed bílou barvou natřít. Vedoucí byli velice překvapeni, podotknul jsem, tak se vybavují všechny lokomotivy v továrně.

Dne 26. 2. 1950 uspořádalo vedení dílen se zaměstnanci, kteří pracovali na montáži lokomotiv, malou slavnost, při této příležitosti jsem všem poděkoval a o které psaly noviny Gazeta dne 1. 3. 1950, jež vám zasílám.

Ohledně fotografií, jak žádáte, sděluji Vám následovně: Všechny stanice v Argentině nemají nápisy jako v Evropě na staniční budově, nýbrž jen malé nápisy na tabuli před nástupištěm. Otázka fotografování jest zde pro mne dosti obtížná. V těchto končinách není možno fotografa sehnati, tudíž musím si aparát vypůjčit, negativy si objednat v Buenos Aires a zhotovit obrázky musím opět poslat do Buenos Aires, neb papír se zde nedostane, je to dovozní zboží, kterého jest zde nedostatek. Proto přesto budu se snažit, abych vašemu přání vyhověl a některou lokomotivu v provozu zachytil.

Dnes, kdy máme všechny lokomotivy v provozu a zhostili jsme se úkolu, který z počátku zdál se nám dost obtížný, jsme s naší prací spokojeni, neb snažili jsme se jak po stránce odborné, tak jako Čechoslováci ukázat, co doma dovedeme, a jest nám potěšením, že zde jsme z tohoto důvodu váženi a oblíbeni.

S pozdravem Knespl v. r.



Delegace z argentinského ministerstva dopravy ve Škodových závodech v Plzni. 1947, foto Archiv ŠKODA



Josef Knespl (první zprava) při předávací jízdě s lokomotivou FA 1345 (ŠKODA) v okolí Tucumanu. Uprostřed je zajímavá dvojice, zastupující argentinské železnice. Ten vysoký mladý muž s bílým límcem, třetí zprava, je teprve 28letý, ale již nepřehlédnutelný, inženýr, konstruktér, vynálezce a budoucí následovník Chapelona, sám **Livio Dante Portal**! Foto: 1949/1950 Archiv ŠKODA

Lokomotivy ze Škodovky byly nasazeny na severozápadní větev železnice General Belgrano, známou jako **Ramal C14**. Umístěny byly v depu Salta, kde již operovaly stejné, nicméně starší americké a německé lokomotivy téže řady. V roce 1971 sloužilo 18 lokomotiv „Santa Fe“ v Tucumánu, pět v Metánu, šest v Güemes a 23 v Saltě. Lokomotivy tahaly především nákladní vlaky, protože osobní doprava v roce 1971 byla minimální. **Ron Christian a Ken Mills** ve svém *World of South American Steam* uvádějí, že nejvíce osobních vlaků jezdilo mezi městy Jujuy a Quiaca – šest párů týdně; Salta a Güemes – jeden pár týdně, Salta a přechodovou stanicí Socompa – jeden pár týdně atd.

Trať Ramal C14 s rozchodem 1 000 mm, určená především pro přepravu nerostných surovin, byla navržena **americkým inženýrem jménem Ricardo Fontaine Maury** a pod jeho vedením postavena. První průzkumy byly provedeny sice už v roce 1898, ale stavební práce po změnách projektu i stavitelů se plně rozběhly až v roce 1921. Dokončené byly v roce 1947. Jedna ze stanic na trati dodnes nese jeho jméno – Ing. Maury. V té, na místním hřbitově, se také nachází památník obětem výbuchu dynamitu při stavebních pracích. Železnice spojuje město Salta (1 187 m n. m.) v provincii Salta a město

Antofagasta (119 m n. m.), ležící v severní části Chile na pobřeží Tichého oceánu. V Argentíně trať stoupá ze Salty až téměř k San Antoniu (3 800 m n. m.) nádherným hlubokým údolím mezi vysokými horami, tvořenými mořskými usazeninami do výšky 5 000 m n. m. Poté pokračuje po náhorní plošině solnými pouštěmi Salar de Cauchari, Salar Pocitos a Salar de Arizaro a dalšími až do Socompy (3 858 m n. m.), která je pohraniční přechodovou stanicí. V Chile přejíždí vlak solnou poušť Salar Punta Negra a postupně klesá k moři do Antofagasty. Trať překonává na argentinské straně 29 mostů, 21 tunelů, 13 viaduktů, dvě spirály, dvě úvratě a 1 279 oblouků. Je na ní celkem 21 stanic. Argentinská část trasy je 569 km dlouhá a přechází hranice do Chile ve stanici Socompa (3 858 m n. m.). Ta se nachází na úpatí stejnojmenné sopky Socompa, jejíž nadmořská výška je 6 031 metrů. **Škodovky tu běžně na stoupání do 25 promile překonávaly u vysokohorské stanice Abra Chorrillos nejvyšší bod na trati výšce 4 475 m n. m. Tato úctyhodná výška je vůbec nejvyšší, která kdy byla dosažena lokomotivou vyrobenou v Československu.**

