**Z dejín tatranských elektrických železníc**

**Mgr. Katarína Potanková, Z MINULOSTI SPIŠA, ROČENKA SPIŠSKÉHO DEJEPISNÉHO SPOLKU V LEVOČI XX. ROČNÍK 2012**

**Za prvej Slovenskej republiky platy na tatranských železniciach rástli**

Tatranská elektrická železnica je horská dráha s rozchodom 1000 mm. Jej najdlhšia trať o dĺžke 29 km spája Poprad, ležiaci na hlavnej trati Žilina – Košice, a horské stredisko Štrbské Pleso. Zo stanice Starý Smokovec, ktorá je približne v polovici tejto dráhy, podľa cestovného poriadku na 13. km, odbočuje trať do Tatranskej Lomnice. Tá je dlhá 6 km. Celá sieť tatranských elektrických železníc bola budovaná postupne od roku 1908 do roku 1912. Železničná trať prechádzala prevažne náročným horským terénom. Samotné mesto Poprad leží v nadmorskej výške 670 m. V smere do Starého Smokovca a na Štrbské Pleso celá trať stále stúpa. Keď vlak dorazil do cieľovej stanice Štrbské Pleso bol v nadmorskej výške 1350 m!

Predpoklad pre vznik Tatranských elektrických železníc prinieslo nové obdobie rozvoja Tatier v roku 1871, keď bola táto oblasť spojená so svetom Košicko-bohumínskou železnicou.

Vysoké Tatry sa stali koncom 20. a začiatkom 30. rokov veľmi vyhľadávanou a turistami obľúbenou destináciou. Nie je preto žiadnym prekvapením, že sa o TEVD (Tatranské elektrické vicinálne dráhy), ktorá prepravovala turistov do ich cieľových staníc, písalo v nejednom zahraničnom cestovnom poriadku. V International Services sa o TEVD dozvedáme:

*"TEVD účastinárska spoločnosť udržuje celoročně výhodné spojení ze stanice Čsd. Poprad-Veľká do Vysokých Tater a to jak do Starého Smokovce a dále na Štrbské Pleso, tak i do Tatranské Lomnice. Pulmanovy vozy jsou v zimě vytápěny elektrickým proudem. Ze Starého Smokovce vede zvlášť 2 km dlouhá lanová dráha na Hrebienok (1284 m), kde ústí přímo do Sporthotelu. Podél lanovky zřízena je známa sáňkovací dráha. Tatranská dráha poskytuje hromadným výpravám turisticko-sportovním, vědeckým a jiným tarifární slevy jízdného a mimo to zvláštní slevy školním výpravám. Na lanové dráze sa sleva neposkytuje.Sporthotel na Hrebienku je východiskem horských tur ve východní částiVysokých Tater. V jeho blízkosti je moderně zeřízená turistická noclehárna jsou majetkem Tatranské dráhy."*

Druhá polovica 30. rokov bola pre TEVD veľmi priaznivá. Veď len napríklad príjmy železnice a lanovky v roku 1937 predstavovali 2,617 mil. Kč a prepravených bolo okolo 301 tisíc osôb, čo bolo takmer o 50 tisíc viac ako v roku 1936.

TEVD vstupovala do nového Slovenského štátu v plnej sile. V roku 1939 bola TEVD premenovaná na Tatranskú elektrickú vicinálnu železnicu (ďalej len TEVŽ). Vojna sa vnútorného života TEVŽ akoby ani nedotkla, možno len v tom, že vo vlakoch a lanovkách bolo počuť nemčinu oveľa častejšie ako predtým.

Dobrá situácia na železnici sa odrazila na platoch zamestnancov. Zamestnanci boli platení od toho či sú stálymi zamestnancami, alebo pracujúcimi na dohodu. Zamestnanci boli platovo delení aj na základe toho, či pracovali v oblasti elektrárne, priamo na železnici, v doprave, alebo na remíze. Ako vidieť v nasledujúcej tabuľke priemerné zárobky zamestnancov každoročne narastali.

Priemerné zárobky podľa rokov (Tatranské železnice - udržiavanie trate)

1937 - 6,05 Ks

1939 - 6,27 Ks

1940 - 6,89 Ks

1941 - 8,13 Ks

1942 - 8,27 Ks

1943 - 10 Ks

Priemerné zárobky podľa rokov (Doprava)

1937 - 4,97 Ks

1939 - 5.26 Ks

1940 - 5,78 Ks

1941 - 6,84 Ks

1942 - 7,33 Ks

1943 - 11,66 Ks

Platy, zdroj: Štátny archív Levoča – pob. PP, fond Tatranské elektrické železnice v Poprade, inv. č. 41/1940,inv. č. 44/1943 šk. č. 3.

(krátené)