

## Tatranské elektrické železnice v Poprade 1905 - 1957

### Opis na úrovni archívneho fondu

kód	názov kódu v AJ	obsah	Názov kódu v SJ
3.1.1.	Reference code	SK_1564_13601	Referenčný kód
3.1.2.	Title	Tatranské elektrické železnice v Poprade	Názov jednotky opisu
3.1.3.	Date(s)	1905 - 1957	Časový rozsah
3.1.4.	Level of description	archívny fond	Úroveň opisu
3.1.5.	Extent and medium of the unit of description (quantity, bulk, or size)	2,40 b. m. (8 škatúľ spisov z rokov 1905 - 1957, 2 ks úradných kníh z rokov 1940 - 1949, 41 máp a plánov z rokov 1910 – 1952 a 50 ks technickej dokumentácie z rokov 1907 – 1951)	Rozsah a nosič jednotky opisu (množstvo, rozsah alebo veľkosť)
3.2.1.	Name of creator(s)	Tatranské elektrické železnice v Poprade	Názov pôvodcu
3.2.2.	Administrative history	Predpokladom pre rozvoj železníc v Uhorsku sa stal koncesný zákon č. 238/1854 Ríšskeho zákonníka. Už v marci roku 1867 uhorský snem nariadil uhorskej vláde, aby bol vypracovaný návrh na výstavbu železničnej siete v Uhorsku. Tú dostalo na starosť Kráľovské ministerstvo obchodu v Budapešti, ktoré vypracovalo návrh, ktorý zahŕňal aj výstavbu piatich železničných tratí na Slovensku. Návrh vytvoril priaznivé podmienky na výstavbu Košicko – bohumínskej železnice, ktorá sa stala podnetom pre stavbu Tatranskej železnice. Prvý projekt stavby železnice z Popradu do Starého Smokovca bol vypracovaný už v roku 1884. Rokom 1891 je datovaný prvý návrh na stavbu	Dejiny správy pôvodcu

		<p>elektrizovanej trate, pre ktorú by sa využila energia z Velického potoka. Prvým propagátorom železničného spojenia Popradu so Starým Smokovcom bol známy spišský národohospodár a turistický pracovník major Anton Döller. Najprv mal na mysli parnú železnicu. Neskôr sa pripojil k myšlienke úzkokoľajnej elektrickej linky.</p> <p>Priamym predchodcom Tatranskej elektrickej železnice boli omnibusy, ktoré boli jedinečným unikátom nielen vo Vysokých Tatrách, ale aj v celom Uhorsku. Iniciatívy na ich zavedenie sa ujal popradský podnikateľ a od roku 1902 aj nájomca vodnej elektrárne vo Veľkej Viliam Krieger (? – †20. novembra 1920) a popradský reštaurátor Vincent Matejka. Linka bola jednou z prvých medzimestských na svete a vôbec prvou trolejbusovou v Uhorsku. Omnibus premával na pravidelných linkách v letnej sezóne v rokoch 1904 – 1906, keď vypršala platnosť koncesie.</p> <p>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, odbočuje trať do Tatranskej Lomnice. Tá je dlhá 6 km. Celá sieť tatranských elektrických železníc bola budovaná postupne od roku 1908 do roku 1912. Jednotlivé traťové úseky boli otvárané nasledovne: Poprad – Starý Smokovec 20. decembra 1908, Starý Smokovec – Tatranská Lomnica 16. decembra 1911, Starý Smokovec – Tatranská Polianka 16. decembra 1911 a Tatranská Polianka – Štrbské Pleso 13. augusta 1912.</p> <p>Prvý úsek dráhy bol pôvodne vystavaný len ako trať z Popradu do Starého Smokovca s väzbou na lanovú dráhu na Hrebienok a až neskôr sa pristúpilo na dobudovanie ďalších úsekov. 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.</p> <p>V organizačnej štruktúre tu pôsobili dve správy: prvou bola Dopravná správa, ktorá organizačne podliehala Spoločnosti pre cudzinecký ruch a cestovanie (Idegenforgalami és utazási vállalat, r. t.), jej centrum bolo v Budapešti. Na čele Dopravnej správy bol Artur Ofner. Dopravná správa riadila vlakové čaty, dopravných a komerčných pracovníkov staníc a zastávok. Druhou bola „vozebná správa“, ktorá mala na starosti samotnú prevádzku, údržbu tratí a zariadení. Pod túto správu ďalej patrili elektrické motorové vozne a ich „motorvodiči“, parná elektráreň v Poprade a vodná vo Veľkej,</p>	
--	--	---	--

	<p>meniareň v Starom Smokovci a remíza v Poprade a Starom Smokovci. Táto „vozebná správa“ bola zriadená akciovou spoločnosťou pre elektrické podniky Phöbus. „Vozebnú správu“ v Poprade viedol hlavný inžinier Armand Havas, generálnym riaditeľom spoločnosti Phöbus bol Žigmund Herzfeld.</p> <p>V roku 1917 po ťažkých rokoch, ktoré mali tatranské železnice za sebou, ponúkla Phöbus železnicu na predaj. Po rokovaní sa novou majiteľkou železníc a pozemnej lanovky stala anglicko-maďarská finančná spoločnosť Egisz skúpením všetkých ponúkaných akcií. Následne po odkúpení železníc boli Dopravná a Vozebná správa zlúčené a riaditeľom týchto zlúčených správ sa stal Alexander Kemény. Avšak už v roku 1921 bola železnica opäť ponúknutá na predaj. Novým majiteľom železníc sa stala Legiobanka, ktorá vytvorila konzorcium so Stavobankou s dohodnutým pomerom – 75% akcií malo patriť Legiobanke a zvyšok Stavbanke. Železnica bola odpredaná za 7,5 milióna korún. S tatranskou železnicou bola zároveň odkúpená aj pozemná lanovka s parnou centrálou a vodnou elektrárnou. Prevzatie železníc Legiobankou znamenalo dočasnú redukciu prevádzky, prepustených bolo 50% zamestnancov, vlaky jazdili len trikrát denne a niektoré stanice zastávok boli zrušené. Zmenil sa názov firmy na „<i>Tatranská elektrická vicinálna dráha účastinárska spoločnosť</i>“, sídlom firmy sa stala Bratislava. Zlepšenie nastalo až po roku 1923, keď bol Legiobankou za riaditeľa Tatranskej elektrickej vicinálnej dráhy (ďalej len TEVD) zvolený František Rejchrt. Nasledujúce roky pomaly niesli známky konsolidácie, priemyselného riadenia a koncepcie rozvoja.</p> <p>V roku 1939 bola TEVD premenovaná na <i>Tatranskú elektrickú vicinálnu železnicu</i> (ďalej len TEVŽ). Na základe dekrétu prezidenta republiky č. 100/45 zo dňa 24. októbra 1945, príslušnej vyhlášky Ministra priemyslu č. 1849 zo dňa 27. júla 1946 o znárodnení a vyhlášky Ministra priemyslu č. 1915 zo dňa 24. októbra 1945 bola znárodnená energetická časť TEVŽ, úč. spol. v Poprade. Táto energetická časť bola začlenená do podniku Slovenských elektrární, nár. podnik. O niekoľko mesiacov neskôr uvalilo Povereníctvo priemyslu a obchodu v Bratislave na TEVŽ dekrétom zo dňa 9. augusta 1947 národnú správu. Koncom roka 1948 bola TEVŽ zoštatnená. Stalo sa tak na základe vyhlášky Ministra dopravy č. 338 zo dňa 7. marca 1949 o znárodnení niektorých neštátnych železníc pre verejnú dopravu. V roku 1953 dostala dovtedajšia TEVŽ meno <i>Tatranské elektrické železnice</i> (ďalej len TEŽ).</p>	
--	--	--

3.2.3.	Archival history	Archívny fond <i>Tatranské elektrické železnice v Poprade</i> vznikol z činnosti bývalého podniku Tatranská elektrická vicinálna železnica, úč. spol. a jeho právnych predchodcov - Vozebná správa elektrických železníc a lanoviek v Poprade, Prevádzková správa tatranských elektrických a lanových dráh v Poprade, ČSD Hlavné lokomotívne a vozebné depo Poprad – Tatry. Tatranské elektrické železnice prijali tento názov v roku 1953 a nazývajú sa tak dodnes. Preto bol takto stanovený aj názov archívneho fondu.	Dejiny archívneho fondu
3.2.4.	Immediate source of acquisition or transfer	Fond bol do Okresného archívu v Poprade prijatý 3. apríla 1975 pod číslom prírastku 258.	Spôsoby získavania archívnych prírastkov
3.3.1.	Scope and content	Obsah fondu poskytuje mnoho hodnotného materiálu k jeho následnému vedeckému výskumu, hlavne regionálnych, hospodárskych dejín Spiša, turizmu vo Vysokých Tatrách, dopravy - železníc. Fond by mohol napríklad zaujať priaznivcov parnej centrály, lanovky na Lomnický štít, no v najväčšej miere je vo fonde zastúpený technický materiál obsahujúci projektovú dokumentáciu budov, koľajníc, výhybiiek, vozňov, ich celkové nákresy, jednotlivé súčiastky a komponenty, ktoré by mohli byť veľkým prínosom pre milovníkov technických pamiatok vozňov a záujemcov o ich históriu. Fond bol usporiadaný a po usporiadaní bol uložený do 19 archívnych škatúl. Obsahuje 8 škatúl spisov z rokov 1905 – 1957, 2 ks úradných kníh z rokov 1940 – 1949, 41 máp a plánov z rokov 1910 – 1952 a 50 ks technickej dokumentácie z rokov 1907 – 1951.	Obsah a rozsah archívneho fondu
3.3.2.	Appraisal, destruction and scheduling information	Do bývalého Okresného archívu v Poprade bol fond prebratý 3. apríla 1975 v množstve 15,00 bm. Písomnosti boli do archívu dodané vo veľmi zlom stave, rozsypané, neusporiadané, neočistené. Pracovníci archívu tento materiál roztriedili a usporiadali. Pre trvalú úschovu bol v archíve ponechaný materiál v počte 38 fasciklov z rokov 1905 – 1957 v množstve 2,40 bm. Zvyšné písomnosti, ktoré tvorili cca 12,60 bm, boli z archívneho hľadiska nepotrebné a boli odovzdané na zničenie. Pozostávali prevažne z bežných účtovných dokladov, príjmových a výdavkových dokladov, duplicitných odpisov došlých spisov, rôznych tlačív.	Vyrad'ovanie a hodnotenie

3.3.3.	Accruals	Fond nie je uzavretý a prírastky sa očakávajú.	Možné prírastky
3.3.4.	System of arrangement	<p>Spisy vo fonde neboli signované, nezachovali sa registratúrne ani archívne pomôcky. Nemohlo sa tak zachovať úplne jeho pôvodné usporiadanie. Nadviazali sme na vecné triedenie, ktoré bolo použité pri usporiadaní časti spisov, neusporiadanú časť spisov sme roztriedili do ďalších vecných skupín podľa ich významu a obsahu a v rámci skupiny sme dokumenty usporadúvali chronologicky.</p> <p>Archívny fond je usporiadaný a sprístupnený formou inventára v štruktúre:</p> <p>I. Úradné knihy</p> <p>    A. Správne knihy</p> <p>II. Spisový materiál</p> <p>    A. Spisy</p> <p>        1. Hotel Šport na Hrebienku</p> <p>        2. Rôzne spisy</p> <p>        3. Vyvlastňovanie pozemkov</p> <p>        4. Zmluvy</p> <p>        5. Parná centrála Poprad</p> <p>        6. Lanovka na Lomnický štít</p> <p>        7. Znárodnenie energetickej časti Tatranskej elektrickej vicinálnej dráhy Slovenskými elektrárňami národným podnikom</p> <p>        8. Konfiškáty</p> <p>        9. Závodná skupina Československého červeného kríža pri Československých dráhach Lokomotívne depo Poprad</p> <p>III. Ostatný materiál</p> <p>    A. Projektová dokumentácia</p> <p>        1. Projektová dokumentácia technických zariadení</p> <p>        2. Projektová dokumentácia budov</p> <p>    B. Technické zariadenia</p> <p>    C. Mapy a plány</p> <p>        1. Mapy</p> <p>        2. Plány</p> <p>            2.1 Plány pozemkov hotela Šport a jeho okolia</p>	Spôsob usporiadania

		2. 2 Ostatné plány 2. 3 Pozdĺžne profily tratí Inventár v programe Bach systém ProArchiv Inventáre, úvod a registre v roku 2011 vypracovala Mgr. Katarína Potanková.	
3.4.1.	Conditions governing access	prístupný	Podmienky prístupu
3.4.2.	Conditions governing reproduction	Archívne dokumenty možno reprodukovat' so súhlasom archívu podľa podmienok uvedených v jeho bádateľskom poriadku a v súlade s internými predpismi MV SR.	Podmienky vyhotovovania reprodukcí
3.4.3.	Language/scripts of material	maďarský, nemecký, slovenský	Jazyk/písmo archívnych dokumentov
3.4.4.	Physical characteristics and technical requirements	Nepoškodený	Fyzický stav a technické požiadavky
3.4.5.	Finding aids	POTANKOVÁ, Katarína. Tatranské elektrické vicinálne železnice v Poprade 1905 – 1957. Čiastkový inventár. Poprad 2011.	Vyhľadávacie pomôcky
3.5.1.	Existence and location of originals	Ministerstvo vnútra SR, Štátny archív v Prešove, pracovisko Archív Poprad, Sobotské námestie 18, 20, 058 01 Poprad	Existencia a umiestnenie originálov
3.5.2.	Existence and location of copies	Kópie neboli vyhotovené.	Existencia a umiestnenie kópií
3.5.3.	Related units of description	Súvisiace jednotky opisu nie sú.	Súvisiace jednotky

			opisu
3.5.4.	Publication note	<p>MICHELKO, Pavol – HANDZUŠ, Milan. <i>Volali ho omnibus: Sto rokov od otvorenia prevádzky unikátneho dopravného prostriedku vo Vysokých Tatrách 1904 - 2004</i>. Poprad : Klub Popradčanov, 2004.</p> <p>ARGALÁCS, Mikuláš – MICHELKO, Pavol. <i>Kronika tatranskej električky a pozemnej lanovky</i>. Poprad : Veterán klub železníc, 2009.</p> <p>ARGALÁCS, Mikuláš. <i>Električka do tatranského nebička</i>. Poprad : Veterán klub železníc, 2012.</p> <p>POTANKOVÁ, Katarína. Dejiny Hotela Šport na Hrebienku. In <i>Z minulosti Spiša, ročenka Spišského dejepisného spolku v Levoči</i>, roč. XXI, 2013, s. 211 – 222.</p> <p>POTANKOVÁ, Katarína. Jazda dejinami Tatranských elektrických železníc. In <i>TATRY</i>, roč. LI, 2012, č. 4, s. 22 – 23.</p> <p>POTANKOVÁ, Katarína. Jazda dejinami Tatranských elektrických železníc. In <i>TATRY</i>, roč. LI, 2012, č. 5, s. 22 – 23.</p>	Informácie o publikovaní
3.6.1.	Note		Poznámka
3.7.1.	Archivist's note	Opis archívneho fondu pripravila PhDr. Božena Malovcová	Informácia o spracovateľovi a spracovaní
3.7.2.	Rules or conventions	Opis vyhotovený podľa ISAD(G): General International Standard Archival Description, Second Edition	Pravidlá alebo zásady
3.7.3.	Date(s) of descriptions	17. júl 2017	Dátum vyhotovenia opisu