**Stručná história Oravskej lesnej železnice**

Orava je hornatý kraj, ktorého najväčším prírodným bohatstvom boli a dodnes sú lesy. Úžitok z lesnej ťažby bol najvýnosnejším zdrojom príjmov. Komerčná ťažba dreva a jeho doprava na odbytiská nadobudla veľký význam už v stredoveku.  
Oravský komposesorát, ktorý vznikol ako dedič historického feudálneho Oravského panstva, sa koncom 19. stor. vyprofiloval ako moderný podnikateľský subjekt v oblasti lesného hospodárenia. V rámci modernizácie celého lesného podnikania bolo potrebné vyriešiť technicky zložitú úlohu – dopravu dreva vyťaženého v neprístupnom horskom teréne k zákazníkom. Tradičné záprahy a vodná doprava na pltiach sa síce stále používali, ale nemali potrebnú kapacitu a záviseli od počasia.

Začiatkom 20. stor. sa vedenie Oravského komposesorátu rozhodlo riešiť otázku dopravy dreva a za týmto účelom vybudovať lesnú železnicu s rozchodom 760 mm, schopnú prekonať členitý terén. Lesné železnice v tomto období predstavovali modernú, ale už osvedčenú technológiu, ktorá sa dobre uplatnila v lesnom prostredí v celej strednej Európe.

Projekt novej lesnej železnice bol vyhotovený v období 1. svetovej vojny a v dňoch 3. až 4.7. 1918 získal stavebné povolenie. Využitím práce vojnových zajatcov bola trať už 27. 7. 1918 uvedená do prevádzky. Nová železnica viedla z Oravskej Lesnej cez Zákamenné do Lokce. Umožnila vyvážať drevo z lesných správ Oravského komposesorátu s centrom v Mútnom a Zákamennom, nemala však žiadne priame spojenie s verejnou železničnou sieťou.

Z dôvodu odstránenia tohto nedostatku boli v r. 1921 vypracované 3 projekty. Najekonomickejšie riešenie predstavoval nápad prepojiť Oravskú lesnú železnicu s obdobnou traťou na Kysuciach. Toto riešenie bolo schválené v r. 1924.  
Kysucká lesná železnica bola spojazdnená 15. 10. 1918 a na rozdiel od Oravskej mala priame spojenie so strategicky cennou Košicko – Bohumínskou železnicou prostredníctvom vlečky v Oščadnici a obe trate boli od seba vzdialené len 8 km. Projekt spojovacej železnice vytvorila firma Dipl. Ing. E. a L. Gál z Ružomberka. Projekt obsahoval technicky výnimočné a nápadité riešenie problému vysokého prevýšenia na vrchu Beskyd, ktorý bolo treba prekonať.

Zvolený variant zahŕňal 5 úvratí, pričom úvrate Chmura a Beskyd slúžili ako stanice. Spojovacia trať bola dokončená 1. 12. 1926. Prevádzkové povolenie bolo udelené 15. 2. 1928 ministerstvom železníc ČSR. Spojením Oravskej a Kysuckej lesnej železnice vznikol jeden integrovaný dopravný systém, na hlavnom úseku Oščadnica – Lokca, dlhý viac než 60 km. Komerčná premávka sa rozbehla naplno a počas nej pružne vznikali a zanikali odbočky tak, aby sa zefektívnila doprava podľa aktuálnych potrieb ťažby a údržby lesov.  
Kysucko – oravská lesná železnica úspešne slúžila po celé obdobie I. ČSR a vojnového Slovenského štátu. Ani jej sa nevyhli vojnové udalosti a v zime roku 1945 bola poškodená partizánmi, ktorí takto chceli zabrániť tomu, aby ju využívali okupačné jednotky fašistického Nemecka.

Po skončení 2. svetovej vojny bol Oravský komposesorát ako veľkostatok zrušený a jeho majetok bol prerozdelený medzi obce a štát.  
Novým majiteľom lesnej železnice sa stal štát. V povojnovom období došlo k reštrukturalizácii bývalých lesných správ Oravského komposesorátu. Vedenia lesných prác sa ujala Krajská správa lesov Žilina, ktorej podliehal aj lesný závod Zákamenné, naďalej využívajúci na dopravu dreva, Oravskú lesnú železnicu. Práve v päťdesiatych rokoch 20. stor. dosiahol objem komerčnej prevádzky svoj vrchol.

Kysucko – oravská lesná železnica zažívala v druhej polovici šesťdesiatych rokov 20. stor. krízu. V nových podmienkach strácali lesné železnice svoj hlavný tromf: v porovnaní z dopravou nákladnými automobilmi boli nepružné a ich prevádzka nákladná.  
Trať a dopravný park boli stálym využívaním v náročnom teréne opotrebované natoľko, že dielne ČSD Vrútky, poverené ich údržbou a opravami, odmietali naďalej zastaralý park udržiavať v chode. Údržbu sťažoval trvalý nedostatok náhradných dielov pre lokomotívy, ktoré sa už desaťročia nevyrábali.

Z týchto dôvodov 28. 6. 1967 Riaditeľstvo štátnych lesov v Žiline požiadalo o vydanie rozhodnutia na zrušenie lesnej železnice lesného závodu v Zákamennom.

Odbor dopravy Krajského národného výboru rozhodol železnicu uzavrieť k 1. 1. 1969. Okresné národné výbory v Dolnom Kubíne a Čadci rozplánovali demontáž celej železnice v troch etapách na roky 1969 – 1971.

V I. etape mala byť demontovaná trať na úseku Breza – Mútne – Furandová a Breza – Zákamenné. V II. etape mali pokračovať likvidačné práce na úseku: Zákamenné – Podrusnáčka. III. etapa mala dovŕšiť zánik lesnej železnice odstránením zvyšku trate na úsekoch: Oščadnica – Chmúra, Beskyd – Chmúra, Zákamenné – Ústrig, Ústrig – Gontkula, Gontkula – Beskyd a v priestore drevárskeho závodu v Krásne nad Kysucou.

Keďže trať bola rozoberaná po častiach, až 31. 12. 1971 nastalo oficiálne ukončenie prevádzky.  
Vyhlásenie časti Kysucko – oravskej lesnej železnice v úseku Chmúra – Beskyd – Tanečník za kultúrnu pamiatku v r. 1972, na poslednú chvíľu zabránilo likvidácii tohto pozoruhodného technického diela. Zachovaný však zostal len malý zlomok rozsahu trate. Z pôvodných viac než 110 km lesnej železnice bolo rozhodnuté ponechať len okolo 8 km. Jednalo sa de facto o spojovací úsek, vybudovaný v r. 1926 za účelom spojenia Oravskej a Kysuckej lesnej železnice.

Oravská lesná železnica ostala zachovaná na úseku sedlo Beskyd – stanica Tanečník. Ocitla sa bez majiteľa a bez zaručenej údržby. O záchranu chátrajúcej pamiatky sa starali hlavne dobrovoľníci. Oravské múzeum preto prevzalo správu zachovaného úseku v r. 1986 a v r. 1988 vypracovalo ideový zámer na obnovu tejto pamiatky, spojený s majetkovo – právnym vysporiadaním trate a budov v areáli stanice Tanečník.

V spolupráci s dobrovoľníkmi v rámci akcie Strom života bolo v rokoch 1989 – 1993 bolo vykonané veľa pre záchranu pamiatky.  
V auguste 1992 bola uzavretá dohoda medzi Oravským múzeom P. O. Hviezdoslava v D. Kubíne a Kysuckým múzeom v Čadci o generálnej obnove celej zachovanej časti lesnej železnice na území oboch regiónov. Generálna obnova začala na Kysuciach v r. 1993 a na Orave prebiehali rekonštrukčné práce v r. 1996. V rámci týchto prác opravilo železničné vojsko Armády SR stanicu Beskyd a most pri osade Tanečník.

Sľubnú spoluprácu prerušila nepriazeň živlov. V r. 1997 bola trať na kysuckej strane ťažko poškodená povodňou a zosuvom pôdy. Existujúce zdroje boli presmerované na opravu poškodených častí a obnova trate Oravskej lesnej železnice bola odložená na neurčito.  
Od roku 2003 začalo Oravské múzeum P. O. Hviezdoslava systematické práce na obnove lesnej železnice.

Oravské múzeum v roku 2004 vypracovalo projekt „Využitie potenciálu hornej Oravy v oblasti cestovného ruchu revitalizáciou Lesnej úzkorozchodnej železnice Orava – Kysuce spájajúcej Oravský a Severopovažský región“(autori projektu: PaedDr. M. Jagnešáková, PhDr. E. Kulášová, Bc.M.Rusnáková) pre záchranu a obnovu Oravskej lesnej železnice a získalo z fondu ERDF a štátneho rozpočtu finančnú čiastku vo výške 22 016 047,20 Sk, Oravské múzeum financovalo z vlastných prostriedkov 8,04 mil.Sk a Žilinský samosprávny kraj prispel kapitálovým transferom sumou 9,2 mil.Sk. Táto realizácia a implementácia projektu si vyžadovala odborné vedenie a špecializované firmy s odbornou spôsobilosťou na rekonštrukciu železničnej trate a budov, a preto dobrovoľníci a nadšenci už neboli potrební.