

Dňa 4.8.1977 opúšťa definitívne prevádzku najskôr rušeň T 679.020 pre závalu spaľovacieho motora. Následne aj T 679.010, ktorý mal v poslednom roku prevádzky tri vykoľajenia a 5.3.1977 čelnú zrážku s T 669.1095 v žst. Zvolen nákladná stanica. Nakoniec bol 15.12.1977 odstavený z prevádzky pre závalu hlavného generátora. Akútny, dlhoročne pretrvávajúci problém s nedostatkom náhradných dielov pre rušne T 678.0 a T 679.0 zapríčinil jeho dlhodobé

odstavenie. Súčasne sa stal zdrojom náhradných dielov, nakoniec bol zrušený. Podobne tomu bolo aj s T 679.007, ktorá ukončila definitívne prevádzku dňa 8.10.1978. K zaujímavému nasadeniu dochádza 30.4.1979, kedy bola T 679.027 nasadená na pomocný nehodový vlak do Košíc, odkiaľ prepravovala T 478.3201 s voľnou obručou. Cestou pribrala v Lenártovciach neschopnú T 478.3256 so zadretým ložiskom trakčného motora a so zhodnou závadou v Jesenskom aj T 458.1116.



Rušeň T 679022 na čele vlaku pri odchode zo železničnej stanice Vrútky ————— zbierka D. Godavec

Zmeny nastali aj v pôsobnosti rady T 478.1, ktorá bola postupne presunutá do depa Košice, kam ako prvý odchádza 4.3.1975 rušeň T 478.1044. Naopak, prevádzku tejto rady ukončili vo Zvolene rušne T 478.1174 a 1193 na osobných vlakoch Zvolen - Banská Bystrica. Pred zmenou grafikonu bol dňa 6.4.1980 presunutý T 478.1193 do Košíc a dňa 25.4.1980 ako jediný zo zvolenských „zamračených“ odchádza T 478.1174 do Prešova.

Pre zaujímavosť uvádzame prehľad nasadenia rušňov T 679.0 na ťažkých expresoch a rýchlikoch Ex 330/331 „Polonia“, R 540/541 „Detvan“ a R 648/649 „Hron“ smerovaných na Vrútky v mesiaci november 1979:

02.11.1979	R 540	T 679.0014 / postrk T 478.3200	(nasadený za T 478.3201)
04.11.1979	R 648	T 478.3254 / postrk T 679.0001	(nasadený za T 478.3108)
05.11.1979	Ex330	T 679.0004 / postrk T 478.3200	(nasadený za T 478.3300)
07.11.1979	R 540	T 679.0009 / postrk T 478.3271	(nasadený za T 478.3030)
08.11.1979	R 540	T 478.1193 / postrk T 679.0018	(nasadený za T 478.3378)
11.11.1979	R 648	T 679.0014 / postrk T 478.3166	(nasadený za T 478.3300)
15.11.1979	R 541	T 679.0001	(nasadený za T 478.3200)
15.11.1979	Ex330	T 679.0014 + T 478.3378	(nasadený za T 478.3167)
16.11.1979	R 649	T 679.0001 + T 478.3204	(nasadený za T 478.3300)
16.11.1979	R 540	T 679.0009 / postrk T 478.3109	(nasadený za T 478.3377)
17.11.1979	R 540	T 679.0004 / postrk T 478.3167	(nasadený za T 478.3132)
20.11.1979	R 540	T 679.0001 / postrk T 478.3200	(nasadený za T 478.3032)
21.11.1979	R 648	T 679.0009 / postrk T 478.3200	(nasadený za T 478.3203)
22.11.1979	R 540	T 679.0003 / postrk T 679.0009	(nasadený za T 478.3300)
23.11.1979	Ex331	T 679.0009 + T 478.3167	(nasadený za T 478.3300)
24.11.1979	R 540	T 679.0014 / postrk T 478.3378	(nasadený za T 478.3032)
25.11.1979	R 649	T 679.0004	(nasadený za T 478.3200)
25.11.1979	R 540	T 478.3167 / postrk T 679.0009	(nasadený za T 478.3132)
26.11.1979	R 540	T 679.0001 / postrk T 478.3093	(nasadený za T 478.3201)
28.11.1979	R 540	T 679.0018 / postrk T 478.3052	(nasadený za T 478.3300)

Nasadenie rušňov T 679.0 na uvedené rýchliky priamo súviselo s častými závadami rady T 478.3. Súčasne dochádzalo k ich nasadeniu aj v závislosti od hmotnosti vlaku, ktorá sa menila najmä v piatok a v nedeľu.

Pri vyšších hmotnostiach rýchlikov strojmaster uprednostnil na čelo vlaku „Pomaranč“, pretože sa jednoducho na tento typ rušňa mohol spoľahnúť. Pre zaujímavosť uvádzame, že turnusový postrk R 540 Detvan bol



T 678.010 s nákladným vlakom dňa 26.12.1975 odchádza zo stanice Tomášovce ————— foto: Š. Lackovič



Na postrku nákladného vlaku rušeň T 678.0008 dňa 18.7.1977 odchádza zo stanice Banská Bystrica ————— foto: Š. Lackovič

vykonávaný po žst. Čremošné, kde mal vlak pobyt z dopravných dôvodov, teda kvôli odveseniu postrku. Rušeň sa potom strojovo presunul ako Lv 72167 späť do Zvolena, kde nastupoval na Os 21222. Zaujímavý je aj údaj zo dňa 8.11.1979, kedy do čela R 540 bol nasadený jeden z posledných zvolenských „Zamračených“ T 478.1193, čo bol súčasne jeho posledný výkon v rýchlikovej doprave v tomto depe. Koncom novembra 1979 je zaznamenané nasadenie rušňov T 679.0 do Nových Zámkov, kam 28.11. viezol Os 2002 rušeň T 679.0022. Do Zvolena sa vrátil nasledujúci deň s Pn 62809. Dňa 29.11. viezol zhodný osobný vlak rušeň T 679.0004, ktorý sa do Zvolena vrátil nasledujúci deň s Pn 62001. Vynechať nemôžeme údaj o jazdách prešovských T 678.0, ktoré do depa Zvolen jazdili na točenie dvojkolesí a zdržali sa tu približne dva dni. V novembri 1979 sa tu takto objavil 19.11. rušeň T 678.0009 a T 678.0002 sem prišiel 29.11.1979.

V roku 1980 dochádza k dodávke nových dieselových rušňov rady T 478.4 s elektrickým vykurovaním. Ako prvé prichádzajú dňa 6.2.1980 rušne T 478.4052 až 4054, ktoré sa cestou z výrobného závodu ČKD Praha „zastavili“ v Bratislave, kde boli na trati do Galanty podrobené technicko-bezpečnostnej skúške. Do konca marca prichádzajú ešte T 478.4055, 4056, 4069 a 4070, ktoré boli postupne nasadené hlavne na vozbu ťažkých expresov a rýchlikov R 540/541 Detvan, R 648/649 Hron, Ex 330/331 Polonia a R 644/645 (známy pod neskorším názvom Fatra), po vozebnom ramene Somoskőújfalu MÁV - Filakovo - Zvolen - Vrútky. Možno povedať, že ich dodaním opustili „Cé-nuly“ čelá týchto vlakov definitívne a upevnili si prevádzkovú pôsobnosť už len v nákladnej doprave, pokiaľ nerátame nasadzovanie na osobné vlaky v Brezne. Malým obohatením prevádzkovej pôsobnosti, aj keď nepravidelnej, bolo využívanie niektorej „Deviatky“

na vozbu piatkového osobného vlaku Os 2030 Zvolen – Levice, namiesto motorových vozňov radu M 286.1. Do Zvolena sa rušeň vracal v závese osobného vlaku Os 2005. Za motorové vozne M 286.1 sa vzáčne, jedenkrát za rok objavili aj na osobnom vlaku na trati Zvolen – Šahy a to napr. 12.2.1981, kedy „Osmička“ T 678.0007 viezla Os 1956. O rok neskôr to bola T 679.0003 vezúca 16.2.1982 pár osobných vlakov Os 1952/1959. V tomto období medzi zaujímavé výkony zvolenských T 679.0 patrila vlak 52142/52143 jazdiaci vždy v stredu zo Zvolena do Margecian. „Devina“ sa do Zvolena vracala na vlaku Os 1602/21233.

Večer 26.4.1981 definitívne opúšťa Zvolen rušeň T 679.0007, ktorý bol spolu s T 679.0006 odvezený „Sergejom“ T 679.1004 vlakom N 61432 do ŽOS Nymburk o 22.00 h. Za zmienku stojí, že v ŽOS poslužil na sprevádzkovanie druhej vezenej „Deviny“ T 679.0006. Ku kompenzácii za dlhodobu odstavenú a už aj zrušenú rušeň T 679.0 došlo nasledujúci deň 27.4.1981 k presunu štyroch „Sergejov“ z bývalej Strednej dráhy, kedy prichádzajú v konvoji brnenský T 679.1016 a pferovské T 679.1127 + 1128. Následne z Pterova prichádza 11.5.1981 rušeň T 679.1126. V máji 22.5.1981 dochádza v žst. Harmanec jaskyňa k násilnému poškodeniu T 679.0015.

K ďalšiemu zníženiu počtu zvolenských „Pomarančov“ dochádza hneď začiatkom roka 1982, keď dňa 28.1.1982 v žst. Kostiviarska narazil R 541 „Detvan“ vezený zvolenským rušňom T 478.3030 do rušňa T 679.0005, prepravujúceho sa v závese vlaku Pn 61673. Pri tejto ťažkej a tragickej nehode bol silne poškodený T 679.0005. Dňa 3.2.1982 bol prevezený pomocným nehodovým vlakom vezeného „Sergejom“ T 679.1367 do depa Zvolen. Následnou komisionálnou prehliadkou bolo dňa 18.3.1982 odporúčené rušeň zrušiť. O mesiac neskôr, dňa 18.4., ho T 679.1061 spoločne s T 669.1126 ako vlak

N 1702 odviezol do ŽOS Nymburk pre získanie náhradných dielov a následnú likvidáciu. Pôvodne mal byť na odvoz rušňov do ŽOS použitý T 679.0009. Zrušeniu sa nevyhol ani zdemolovaný rušeň T 478.3030. Počas odstraňovania následkov nehody boli vlaky vedené odklonom cez Kremnicu, kadiaľ napríklad 29.1. viezol pár rýchlikov R 644 / R 541 rušeň T 679.0011. Z Filakova na vozbu odklonových vlakov bola stiahnutá T 679.0027.

V súvislosti s postupným ukončením prevádzky rušňov T 678.0 v depe Prešov, ktoré boli plne nahradené rušňami T 478.2 presunutými z depa Leopoldov, dochádza k následnému presunu troch „Osmičiek“ T 678.0 do Zvolena. Ako prvá sem prichádza 27.2.1983 vlakom 72157 z dielenskej opravy v ŽOS Nymburk T 678.0003. Bola nápadná odlievanými číslami na čelách. Mala ich aj T 678.0014, ktorá ukončila prevádzku v Poprade. Svoj prvý výkon vo Zvolene mala vykonať 28.2.1983 na vlaku Pn 61413, no pre odrazenú trysku spalovacieho motora bol rušeň 18.3.1983 vlakom 61630 odoslaný späť do ŽOS na záručnú opravu. Odtiaľ sa vrátil 26.5.1983 vlakom 81912. V depe Zvolen čakal v zálohe dráhy na prechod GVD, po čom 29.5.1983 bol presunutý na výkony vozebnej stanice Filakovo.



Radové označenie s výrobným štítkom a znakom ČKD rušňa T 678 0003



Postrkový rušeň T 678 0003 v železničnej stanici Lovinobaňa

foto: Ing. P. Mičianik

Osud tohto rušňa bol taktiež krutý, pretože 30.9.1983 o 2.49 h sa vlak Pn 61431 čelne zrazil pri Slatinke v km 208,6 v tom čase postrkovým rušňom T 679.0016, ktorého rušňovodič pomýlením návesti „Posun dovolený“ za návěst „Volno“ odišiel z Výhybne Slatinka smerom do Zvolena. Pri ťažkej nehode bol pomocný nehodový vlak s T 679.0014. Následkom poškodenia bola T 678.0003 dňa 13.12.1983 zrušená. Na jeseň bolo ešte zaznamenané 23.10.1983 nasadenie dvojice rušňov T 679.0008 + 0027 na Pn 51380, ktorý viezli zo Zvolena do Kozároviec.

Ďalšie dva rušne T 678.0 prichádzajú v roku 1984. Ako prvý bol dňa 31.5.1984 do evidenčného stavu depa Zvolen vzatý rušeň T 678.0013. Po absolvovaní dielenskej opravy MS v ŽOS Nymburk prichádza do Zvolena 4.6.1983 vlakom 72069 o 19. hodine a ešte v noci nastupuje na svoj prvý výkon, kedy robí „dispečerák“. Koncom popisovaného mesiaca je zaznamenané mimoriadne nasadenie T 679.0014 na Pn 61614 do Kozároviec, kam viezla tento vlak za neschopného novozámockého „Sergeja“ T 679.1043.

Druhým dodaným rušňom bol T 678.0001, ktorý prichádza do Zvolena dňa 22.10.1983 po vykonaní dielenskej opravy v ŽOS Nymburk, spoločne s opraveným „Sergejom“ T 679.1001. Svoj prvý výkon absolvoval 29.10.1983, kedy nastúpil na postrky do Kremnických Baní za T 679.1141.

V tomto roku bolo v prevádzke zvolenských „Pomarančov“ zaznamenané mimoriadne nasadenie na postrkovú službu Príbovce - Čremošné / Horná Štubňa, obsadzované vrútockými T 679.1. Dňa 15.9. tu celý deň jazdil T 679.0004, nasledujúci deň tu bol pri návrate z dielenskej opravy v ŽOS Nymburk z príkazu rušňového dispečera zastavený T 678.0010, ktorý tu robil postrky do 21. hodiny. Rok 1984 bol poznačený aj zahájením MV prehliadok popradských rušňov T 678.0, ktoré vykonávalo depo Zvolen. Po prehliadke, ktorá trvala približne tri týždne, bola vykonaná skúšobná jazda po trati Zvolen - Hronská Dúbrava. Po nej nasledovala cesta do domovského depa zvyčajne po trati cez Červenú Skalu a Margecany. Ako prvá bola na MV prehliadku pristavená T 678.004 dňa

2.10.1984, ukončená bola 25.10.1984. Pre úplnosť dodávame, že T 678.004 bol do Popradu odoslaný cez Vrútky 26.10.1984 ako vlak N 21216, pretože prepravoval zo ŽOS Zvolen žilinský T 466.0078, na ktorom bola vykonaná dielenská oprava MS.

Oficiálne ukončenie nasadzovania rušňov T 679.0 na osobnú dopravu bolo dňa 4.6.1985 na základe nariadenia bývalého Prevádzkového oddielu Zvolen. Osobné vlaky boli oficiálne vedené touto radou už len v Brezne, o čom bude ešte písané. Treba však poznamenať, že na základe ušetrenia tzv. prázdnych Lv ciest rušňov najmä do Filákova, boli rušne T 678. 0 a T 679.0 pri presunoch zo Zvolena do Filákova, prípadne ďalej až do Plešivca, presúvané na príprahoch „košických“ rýchlikov. Bolo to najrýchlejšie. Pre zaujímavosť uvádzame, že v roku 1989 sa „Pomaranče“ na príprahoch rýchlikov R 581

„Tekov“, R 847 a R 849 v úseku Zvolen - Filákovo objavili celkom 20-krát a k tomu ešte 6-krát viezli na príprahu osobné vlaky. „Sergeje“ T 679.1001 až 1004 sa do Plešivca takto presúvali zhodne 20- krát. Dňa 16.6.1985 musela opäť zastúpiť zvolenskú „Devina“ na nákladnom vlaku novozámockého „Sergeja“. Tentokrát T 679.0022 viezla vlak 61602 a neschopného T 679.1045 do Kozároviec. Pre úplnosť, dňa 4.7.1985 viezol na zhodnom traťovom úseku nákladný vlak T 679.0026 zaradený v tom čase na „dispečeráku“. Dňa 30.8.1985 prípisom SVD Bratislava č.33373-1985-12 bolo depu Zvolen oznámené, že s rušňom T 679.0023 je počítané do zbierok NTM Praha. Súčasne bol pripojený list s NTM Praha, v ktorom depo Zvolen žiadali o držanie rušňa v čo najlepšom technickom stave, ako aj uchovanie pôvodných výrobných štítkov rušňa.



T 678.0001 v čele nákladného vlaku pri Hradle Malý Čepčín na traťovom úseku Martin - Zvolen ————— foto: P. Kukučík



Cez železničnú stanicu Čremošné prechádza T 679.0023 s nákladným vlakom ————— foto: P. Kukučík

Rok 1986 je poznamenaný definitívnym odstavením T 679.0018. Svoj posledný výkon vykonala 4.5.1986 na Pn 61405 do Plešivca, na ktorom vo Výhybni Vinohrady ostala neschopná pre poruchu 1. trakčného motora. Večer bol vlakom N 61420 prevezený do depa Zvolen, kde následnou prehliadkou sa zistila aj nevyhovujúca kabeláž. „Osemnásťka“ sa zrušeniu nevyhla, pričom ako náhrada za ňu bol z depa Leopoldov dovezený 10.9.1987 „Sergej“ T 679.1081. V tomto roku sme ešte zaznamenali nasadenie T 679.0017 na Mn 81911 dňa 5.8. do žst. Šahy, nasadenie T 678.0001 pôsobiaceho na „dispečerských“ výkonoch na čelo rýchliku R 580 „Tekov“ 18.9. v úseku Jesenské - Zvolen a mimoriadne odsúhlasené nasadenie T 679.0008 dňa 26.9. na pár osobných vlakov Os 21212/21219. Poslednou udalosťou je uvedenie T 679.0015 do pôvodného pomarančového náteru v súvislosti s blížiacimi sa oslavami 115-teho výročia založenia depa Zvolen. Rušeň bol vybraný aj z toho dôvodu, že po dohode zo ŽOS Nymburk bol po dielenskej oprave

vrátený bez vykonania náteru rušňovej skrine s tým, že ŽOS vráti do prevádzky dlhodobu opravované „Sergeje“ T 679.1123 a 1003, a tiež opraví sólo motor z leopoldovského „Sergeja“ T 679.1145. Pohľadom do histórie sme zistili, že tento bol v čase 13.12.1985 až 2.7.1986 odstavený v zálohe dráhy. Počas toho bola 23.5.1986 podaná na vtedajšiu Správu Východnej dráhy, službu rušňového hospodárstva žiadosť o povolenie výnimky náteru z farebného výnosu FMD, čo znamenalo uvedenie rušňa do pôvodného továrenského náteru. Danej požiadavke bolo kladne vyhovené. Rušeň bol v dňoch 8.9. - 9.9.1986 na postrkoch do Kriváňa za turnusový T 679.0019, po čom bol stiahnutý do zvolenského depa na uvedenie skrine do pôvodného náteru. Po výstave dňa 3.10. - 4.10.1986 bol po prvýkrát v pomarančovom nátere nasadený 13.10. na postrky do Kremnických Baní, kde pôsobil do 16.10. Potom bol presunutý do Filákova. Do turnusovej vozby sa dostáva až v roku 1987 a to na postrky do Krupiny.



T 679 0003 prechádza úsek Ulanka - Kostiviarska s pracovným vlakom ————— foto: P. Kukučík

Rok 1988 môžeme nazvať prelomovým, pretože dochádza k citelnému odstavovaniu „Cé-núl“. Určitý podiel mal na tom ich stále zhoršujúci sa technický stav. V tomto roku sa počítalo s opravou jedinej a vlastne poslednej „Cé-nuly“, no nakoniec sa podarilo depu Zvolen presadiť dve opravy. Bolo to na T 679.0019 a T 678.0005, kde sa u druhého menovaného rušňa jednalo o nevyhnutnosť. V Lučenci, odkiaľ bol denne vypravovaný na peážnu

trať, nemohol byť kvôli prechodnosti použitý ťažší rušeň. Súčasne dochádza k postupnému presunu rušňov T 478.4 získaných z Bratislavy po otvorení elektrickej prevádzky na Považskej železnici z Leopoldova do Púchova. Umožnil uvoľnenie rušňov T 478.3 na výkony manipulačnej a ľahkej nákladnej dopravy, v prvom rade v Brezne. Postupom času sem prichádzajú aj uvoľnené „Sergeje“ T 679.1 z depa Leopoldov, čo malo definitívne najväčší



Už v pôvodnom nátere T 679 0015 v čele nákladného vlaku vo Výhybni Suť ————— zbierka: Ing. J. Greguš

vplyv na odstavovanie „Pomarančov“. V tomto roku dochádza aj k preznačeniu rušňov T 678.0 na radu 775 a T 679.0 na radu 776, ktoré v skutočnosti na rušňoch prebehlo v tzv. prvej fáze, čiže dosadením nového označenia na dvere stanovišť rušňovodíča. Samotné dosadenie nového označenia na hlavný rám rušňov na čelách a sklenených číslach na bokoch, bolo realizované časovo oveľa neskôr, resp. vôbec. Prípadné preznačenia sú uvedené v životopisoch jednotlivých rušňov

Začiatkom zimy 1987/1988 je z prevádzky odstavený T 679.0016, od ktorého sa nám podarilo získať posledný prevádzkový údaj zo dňa 19.9.1987, kedy na Pn 61801 mal v žst. Sliach kúpele požiar. Ďalšie odstavovanie

prebiehalo začiatkom roka 1988. Vo februári bol definitívne odstavený T 679.0002, ktorý vtedy najazdil posledných 303 km na vlakoch a T 679.0001, odstavený 22.2., kedy najazdil posledných 382 km. Dňa 16.6. bol pre katastrofálny technický stav odstavený T 679.0017. Večer 2.11. pre poruchu spojky motor - generátor bola odstavená T 679.0003. V tomto roku opustil definitívne trate aj T 679.0021, ktorý posledné výkony urobil v okolí Brezna. V turnusovej vozbe dochádza k zmenám na jeseň. V septembri bol na treťom lovino-banskom postrku vystriedaný T 678.0007 „Sergejom“ 781.005 a 15.11.1988 turnusový T 679.0019 bol na krivánskom postrku nahradený T 679.1319.



„Pomaranč“ už radového označenia 775 005-2 v čele nákladného vlaku dňa 25.10.1988 ————— foto: Ing. P. Mičianik



775 012-8 na točni v rušňovom depe Zvolen pri oprave spaľovacieho motora dňa 17.1.1992 ————— foto: P. Kukučik

Nastáva pamätný rok 1989, v ktorom bolo odstavených celkom 11 „Pomarančov“. Skôr, ako sa k nim dostaneme, je nutné uviesť dátum 21.1.1989. Vtedy bolo zaznamenané posledné nasadenie „Pomaranča“ na trati Hronská Dúbrava - Banská Štiavnica. V tento deň pri Kozelníku došlo k vykoľajeniu T 678.0013. Na základe katastrofálneho traťového zvršku a príkazom dps. 39 zo dňa 13.2.1990 bola prevádzka šesťnápravových rušňov na tejto trati zastavená, t.j. že tu bola trvalo obmedzená prechodnosť. Aj keď oficiálne nariadenie vyšlo až v roku 1990, po vykoľajení T 678.0013 boli na túto trať vypravované hlavne rušne T 458.1, pre úplnosť od 24.1.1990 T 458.1122 a od 27.5.1990 T 478.3033. V tomto roku súčasne prebehli oslavy 150 rokov železníc v Československu, ktorých sa zúčastnili T 679.0015 v Brne a 0025 v Břeclavi, čo je podrobnejšie uvedené v životopisoch týchto rušňov. Popularita rušňov bola veľká, a tak uvádzame aj mimoriadne nasadenie T 679.0015 a 0025 na vlakovom obrate Ex 141/140 Detvan zo Zvolena do Martina a späť za turnusové rušne T 478.4010 + 4070, kvôli filmovaniu pre archív depa Zvolen, ako aj malý príspevok k oslavám 150 rokov železníc v Československu.

Vráťme sa k posledným výkonom rušňov, ktoré v popisovanom roku definitívne ukončujú prevádzku. Na výkonoch depa Fiľakovo končia T 678.0001, T 679.0006, 0014, 0023, 0024, ktorých prevádzka je popísaná pri tomto depe. Na výkonoch depa Zvolen pôsobia naposledy rušne takto:

Ako prvé je odstavený dňa 28.2.1989 rušeň T 679.0011 po postrkoch v Kremnických Baniach a T 679.0008, ktorý sa vracia z Brezna strojovo ako vlak Lv 71685 pre skrat na trakčnom motore. V prevádzke bol nahradený „Sergejom“ T 679.1179 dodaným 5.6.1989 z depa Leopoldov. V septembrovú noc z 13. na 14.9.1989 sa na svoju poslednú cestu vydala T 678.0007, ktorá z Martina do Banskej Bystrice viedla vlak N 62881, z Bystrice do Zvolena prešiel strojovo ako Lv 71687. Ďalším v poradí je T 679.0026, ktorá zaznamenala posledné výkony za „Sergeja“ T 679.1221 a do Zvolena sa vrátil strojovo z Fiľakova 5.12.1989 ako vlak Lv 71669. Na Vianoce 24.12.1989 ukončuje prevádzku T 679.0027, ktorý robil posledné jazdy na nákladných vlakoch Zvolen - Fiľakovo, z Fiľakova doviezol vlak Pn 61122 a odstavený bol na opravu hlavy motora. Posledným odstaveným rušňom sa stal T 679.0004, ktorého odstavenie bolo dosť ojedinelé. Všetko sa začalo 10.9.1989, kedy doviezol zo Zvolena do Fiľakova vlak Pn 69071. Tu bol odstavený a v miestnom depe sa na ňom mala nasledujúci deň začať vykonávať prehliadka MV. Nakoľko sa zistilo viacero porúch, ktoré by sa vo Fiľakove dali len s problémami odstrániť, „Štvorku“ 14.10.1989 previezli vlakom 61106 do Zvolena, kde sa v oprave pokračovalo. Dňa 20.10.1989 bol hotový rušeň uvedený do zálohy dráhy a o desať dní neskôr prevezený vlakom 69171 do Fiľakova, kde naďalej zostal v zálohe. Posledný presun sa vykonal po Novom roku 6.1.1990, kedy bol prevezený späť do Zvolena už na zrušenie. V prevádzke bol nahradený „Sergejom“ T 679.1539 dodaným 2.8.1989 z depa Leopoldov.



V rušňovom depe Zvolen, v hale čakajú na opravu 775 008-6 a T 6790019 dňa 31.1.1992 ————— foto: P. Kukučík



Postrkové rušne T 6790019 a T 6790009 čakajúce na vlak vo Zvolene, na nákladnej stanici ————— foto: P. Kukučík

V roku 1990 bol zaznamenaný predposledný výkon rušňa T 679.0 na nákladnom vlaku vo Vrútkach, kedy tu bol 30.1.1990 na vlak Pn 62893 nasadený T 679.0012, idúci z váženia v miestnom depe. Aj v Novej Bani sa naposledy ukazuje „Pomaranč“ a to dňa 23.1.1990, kedy tu bol na nehodovom vlaku T 679.0013. V tomto roku sú z prevádzky definitívne odstavené T 679.0009, 012 a 025 na výkonoch depa Filakovo a T 679.0013 na postrkoch v Kremnických Baniach. Dňa 21.12.1990 prikazuje depu Zvolen náčelník služby rušňového hospodárstva Oblastného riaditeľstva železníc v Bratislave telegramom číslo 739, aby nákladnú vozbu, kde je predpísaný rušeň T 678.0 a T 679.0 pokrýval výhradne týmito rušňami a nie neekonomickými rušňami radu T 679.1. Možno povedať, že tento telegram vzhľadom na jeho dátum podania vyznel smiešne, pretože na počet rušňov, ktoré ostali v tom čase v prevádzke, ako aj turnusovej potrebe už nebol vôbec reálny.

Písal sa rok 1991, kedy trate v okolí Zvolena opustili ďalšie rušne, tento raz T 678.0008 z Banskej Bystrice a „Deviny“ 0019 a 022, ktorých posledné výkony sú uvedené v ďalšej časti. Týmto krokom ostávajú v prevádzke už len „Osmičky“ 005, 010, 012, 013 a pomarančová T 679.0015. Rýchle odstavenie a následné rušenie rušňov dalo podnet k rýchlemu výberu niektorého z posledných prevádzkových pomarančov ako muzeálneho exponátu pre vtedajší Pamätník Železničnej dopravy v Bratislave. Kvôli vykurovaciemu agregátu PG 500 bol uprednostnený rušeň radu T 679.0. Treba poznamenať, že ani príkaz

bývalej Správy Východnej dráhy v Bratislave o zachovanie rušňa T 679.0001 a dokonca ani príkaz vtedajšieho FMD v Prahe z roku 1985 o udržanie rušňa T 679.0023 v čo najlepšom technickom stave, nemali vplyv na ich zachovanie. Naopak, ukončili prevádzku v katastrofálnom technickom stave. Záchrana sa nakoniec vykonala v hodine „dvanástej“, keď dňa 13.12.1991 bol vykonaný v depe Zvolen výber rušňa, kde sa rozhodovalo medzi T 679.0019, 0022 a 0023. Rušeň T 679.0023 bol zaujímavý vďaka výrobnému číslu „6000“, ale na základe jeho žalostného technického stavu bolo od jeho záchrany okamžite upustené. „Dvadsať dvojka“ bola po technickej stránke celkom dobrá, no v porovnaní s T 679.0019 mala najjazdených viac kilometrov a naopak, „Devätnástka“ mala za sebou aj dielenskú opravu, ako na poslednom rušni tejto rady. Takto bol definitívne vybraný rušeň T 679.0019, kde bolo súčasne dohodnuté, že depo Zvolen na ňom vykoná ešte prehliadku MM. Samotné prevzatie rušňa bolo vykonané 30.1.1992, kedy sa vydáva na svoju poslednú, skúšobnú jazdu pod znakom ČSD po trati Zvolen - Hronská Dúbrava a späť, po ktorej bol o 12.03 hod podpísaný preberací protokol o prevode do múzejných zbierok. Do Bratislavy sa presunul nasledujúci deň strojovo ako vlak N 2032 / N 62252 cez Levice a Palárikovo. Samotný výber rušňa sa vykonal v čase, kedy Zvolenské depo opúšťa sedem zrušených „Devín“, odpredaných súkromným firmám IZRAMEX a Švancar Majcichov na zošrotovanie, ktoré si tieto firmy preberali v depe Nové Zámky. Preto bol vykonaný ich prevoz, ktorý bol nasledovný:

- | | |
|------------|--|
| 13.12.1991 | T 679.0024 odvezený vlakom 62262 s rušňom 771.019 o 14.55 hod. |
| 13.12.1991 | T 679.0023 odvezený vlakom 62214 s rušňom 771.015 |
| 13.12.1991 | T 679.0013 odvezený vlakom 62268 s rušňom 753.185 |
| 20.12.1991 | T 679.0014 odvezený vlakom 62260 s rušňom 753.185 o 14.28 hod. |
| 23.12.1991 | T 679.0009 odvezený vlakom 62254 s rušňom 753.168 |
| 23.12.1991 | T 679.0021 odvezený vlakom N 2034 |
| 23.12.1991 | T 679.0027 odvezený vlakom N 2004 s rušňom 721.117 |

Za zmienku stojí fakt, že v depe Nové Zámky k nim pribudli popradské T 678.0004 + 0009, pričom boli z rušňov získané náhradné diely pre muzeálnu T 679.0019.



Dňa 30.1.1992 rušeň T6790019 pri skúšobnej jazde na trati Zvolen - Hronská Dúbrava pred odovzdaním pre MDC Bratislava
foto: P. Kukučik



T 6790025 na postrku nákladného vlaku pri Výhybni Slatinka ————— zbierka: Ing. P. Fülle

V roku 1992 bol vypravený mimoriadne naposledy „Pomarančový expres“. Tento prešiel na Exprese Detvan traťou Zvolen - Banská Bystrica - Čremošné - Vrútky s rušňami T 678.0005 + T 679.0015 dňa 18.7.1992 . Nikto netušil, že to bolo naposledy. V popisovanom roku bola ukončená turnusová prevádzka T 679.0015 na „krupinských“ postrkoch v TS 13, kde tento rušeň vykonal dňa 7.12.1992 svoj posledný turnusový výkon na postrku vlaku 82232. Po tomto výkone ostáva uvedený rušeň letmo a posledné výkony na „Krupinskej“ trati vykonal 10.9.1993 na vojenskom prevoze do žst. Sása Pliešovce. Nasledujúci deň tu robil postrky, ktoré ukončil 13.9.1993 a definitívne poslednýkrát sa tu zástupca rady T 679.0

objavil 1.7.1994 opäť na vojenských prevozo, vlakoch číslo N 22410/62051. Posledné údaje patriace k prevádzke depa Zvolen sú z dňa 19.7.1994, kedy rušeň T679.0015 vykonal preťahy pravidelných vlakov osobnej dopravy R 830 / Os 2033 do Hronskej Dúbravy, keď elektrická prevádzka bola otvorená zatiaľ len sem a 18.5.1995, kedy rušeň 775.012 vykonal skúšobnú jazdu ako vlak 72250 do Krupiny, kde v žst. Sása Pliešovce ostáva neschopný. To bol posledný výskyt „Pomaranča“ na tejto trati. Ďalšie dôležité údaje sú uvedené v nasledujúcich kapitolách, zaoberajúcich sa prevádzkou rušňov vo zvolenských podslužobniach a vysunutých pracoviskách.



Rušeň 776 015-0 v čele nákladného vlaku číslo Pn 61202 dňa 24.9.1993 opúšťa železničnú stanicu Plešivec ————— foto: P. Kukučik