



(23.) Aza 1968 (- | 061 | 001 | -), (- | 062 | 002 | -)

Řada vozu: Salon⁸⁰⁰ Salon	Číselné označení vozu 51 54 89- 80 51 56 89- 80	Kód řady KOV: 800 (200)	Typové označení KOV: Salon 800 Salon
Charakteristika vozu: čtyřnápravový salonní vůz, konstrukční typ Y/B, typ vozu ?, vůz rozdělen na více oddílů s různým určením, 10 sedadel, 6 lůžek, topení teplovodní s kombinovaným vytápěcím agregátem na elektrickou energii, páru a s naftovým kotlem, povolená provozní rychlost 160 km/h (vůz 061), 140 km/h (vůz 062), podvozek Görlitz V			
Výrobce: VEB Waggonbau Bautzen, Německo	Rok výroby: 1968	Počet vyrobených vozů: 2 (061–062)	
Vývoj označení řady vozu: Aza 1983: Salon 2009: Salon ⁸⁰⁰ (vůz ex 061)			
Vývoj číselného označení vozu: 51 54 89-80 19xx: 51 54 89-40 1989: 51 54 89-80 1993: 51 56 89-80 (vůz ex 062)			
Provozované vozy v současnosti u ČD: 001	Současný počet provozovaných vozů u ČD: 1	Vozy jsou provozovány v domovských stanicích: Praha-Libeň	
Obrázek vozu: 	Fotografie vozu: <ul style="list-style-type: none">• Salon 51 54 89-80 001-8: <u>pohled na vůz, nápisy na voze, výrobní štítek</u>; foto Petr Fiala, 14. 6. 2006, Ostrava hl. n.• Salon 51 54 89-80 001-8: <u>nápisy na voze, další nápisy na voze a ještě jednou nápisy na voze, schůdky, čelo vozu</u>; foto Alan Butschek, 20. 6. 2007, Ostrava hl. n.• Salon⁸⁰⁰ 51 54 89-80 001-8: <u>štítek s hmotností vozu, štítek s původem vozu, podvozek, výrobní štítek podvozku, štítek s původem podvozku, nápisy na voze, další nápisy na voze, štítek s označením vlastnické železnice</u>; foto Alan Butschek, 29. 9. 2012, Brno hl. n.		
Akt.: 2017-07-24			
V roce 1968 byly z vagonky Bautzen dodány dva shodné vládní vozy určené pro prezidenta (061) a vládu (062). V případě prezidenta tedy došlo k obměně pro něj vyrobeného vozu po 38 letech, tzv. Masarykův vůz byl z provozu vyřazen v roce 1967.			
Vozová skříň byla odvozena od vozů běžné řady Ba. Interiér vozů: podél boční chodby oddíly se 6 lůžky a apartmán se sprchovým koutem a WC, vedle kterého se nachází salónek s 10 místy u jedacího stolu. Vnitřní obložení stěn je provedeno deskami z mahagonu.			
Vůz 001 (ex 061) provozují České dráhy v DKV Praha. Vůz 002 (ex 062) byl ke dni 29. 12. 1992 předán na Slovensko pod železniční správu ŽSR. Vůz 002 mám doložen v roce 2007 v domovské stanici Bratislava. Poslední revizi prodělal 15. 2. 2005, nejpozději od léta 2005 je tedy odstaven. V červenci 2014 byl vůz spatřen ve vagonce Poprad, v květnu 2017 se zde stále nacházel, zvenčí působí relativně dobrým stavem.			
	Na tomto místě bych se rád zastavil a vysvětlil jednu nepřesnost týkající se tzv. Dubčekova vozu, tedy vozu, v kterém <u>Alexander Dubček</u> pobýval s československou delegací v Čierne nad Tisou ve dnech 29. 7. až 1. 8.		

1968. Tento text je společný pro vozy 061, 062 a 085^{II}.

Pro připomenutí: od 29. 7. do 1. 8. 1968 jednala předsednictva ÚV KSČ a ÚV KSSS. Československo odmítlo jet na sovětské území, obě strany zvolily kompromis, a sice město u hranic SSSR, kterým se stala Čierna nad Tisou.

A nyní k tzv. Dubčekovu vozu.

V roce 2005 putovala po České republice výstava fotografií instalovaná v železničních vozech bývalé řady Da. V soupravě byl také řazen vůz SR 51 54 89-80 003-4 s výrobním štítkem s rokem výroby 1971 (bohužel bez výrobního čísla). Při této příležitosti vyšel v Brněnském deníku Rovnost článek s názvem "Na nádraží v Brně stojí vagon Alexandra Dubčeka", cituji: *Na nástupišti číslo šest stojí vagon, které nikam nejedou. Není to totiž vlak, ale výstava na kolejích. Putovní a neobvyklá galerie, která představuje fotografie Sebastiao Salgada "Workers" - "Dělníci". Jako pátý vagon je zařazen salonní vůz Alexandra Dubčeka. "Je v podstatě součástí galerie, protože Salgadova výstava je neuvěřitelně drahá a žádná pojišťovna by ji bez neustálého hlídání nepojistila," vysvětluje šéfka výstavy Jana Bömerová důvod, proč je modrý vagon spojen se čtyřmi zelenými. Podle jejích slov pojišťovna chtěla, aby byl někdo ve vlaku stále přítomen. V salonním voze Alexandra Dubčeka spí téměř celý personál zajišťující výstavu. "Vůz nám zapůjčily České dráhy, byl vyroben v roce 1967 společně s luxusními vagony pro Gustáva Husáka a Ludvíka Svobodu," říká Bömerová, která leží v Dubčekově posteli. "Je trošičku menší, sama nevím, jak se sem Dubček poskládal," usmívá se šéfka výstavy. Kromě kupé s toaletou pro prvního tajemníka Ústředního výboru Komunistické strany Československa, je ve vagonu i místo pro doprovodný personál, který s Dubčekem po železnici jezdil. "Je tu i velmi malá kuchyňka," nabízí pohled do zákulisí Bömerová. Do zelené kulinářské dílny by se silnější kuchař nevešel. Nejvýznamnější a pro Československo nejosudovější cesta vagonu byla do Čierne nad Tisou, kde byla podepsána smlouva mezi nejvyššími státními představiteli a Leonidem Brežněvem, která prakticky legalizovala vpád armád Varšavské smlouvy do Československa. "Bylo to u tohoto stolu," ukazuje smutně Bömerová na dlouhou tabuli, na níž jsou vystaveny knihy a publikace k prodeji. V současnosti využívají Dubčekův salonní vůz různé organizace, které s ním křížují po republice. "Husákovým vagonem jezdí tu a tam vláda, a kam se poděl vůz prezidenta Svobody, nikdo neví," říká Bömerová.*

Pominu-li perly typu "nikdo neví kam se poděl vůz", se o tzv. Dubčekův vůz vůbec nejednalo. Jak to tedy bylo... Dubček skutečně v Čierne nad Tisou během jednání ve voze bydlel. Podle dochované dokumentace agentury TASR (za objev děkují Františku Sakalíkovi) se Alexander Dubček vyklání z okna vozu 061. Možná že ale spolu s tímto vozem (a lůžkovými vozy řady WLAB) byl v Čierne nad Tisou ještě vůz 062. Rozhodně se ale nemohlo jednat o vůz 085^{II} (později 003), neboť tento vůz byl vyroben až tři roky poté.

Ale vůz 003 (ex 085^{II}) byl o hodně let později skutečně k Dubčekovi připeleten. To bylo tak... V roce 1991 se ke 100. výročí Zemské jubilejní výstavy konala Všeobecná československá výstava. V rámci této akce se na zbytku přístavní dráhy poblíž areálu dílen v Praze-Bubnech konala výstava salonních vozů, veřejnosti podávaná jako výstava "Masaryk" a "Dubček". Jenže vůz 002 (ex 062) nebyl uvolněn z provozu, a tak za něj "zaskočil" vůz 003, přičemž pořadové číslo 003 bylo účelově přemalováno na 002 (úprava číslic byla dobře patrná), po výstavě byly číslice uvedeny do původního stavu.

Číselné označení	RV/VČ	Předchozí čísla vozu	Poznámka
51 54 89-80 001-8	1968/S116	51 54 89-80 061-2 → 51 54 89-40 001-7	
51 56 89-80 002-4	1968/xxxx	51 54 89-80 062-0 → 51 54 89-40 002-5 → 51 54 89-80 002-6	29. 12. 1992: ŽSR; 2005: ZSSK

Zdroj: http://www.alanbutschek.cz/rady/rada_sr.php