

A Chancery Lane föld alatti óvóhely és a Kingsway telefonközpont

## Szigorúan titkos létesítmény London belvárosa alatt

**Emlékezetes maradt az egykor itt dolgozók számára a Central metró hangja, amint ötpercenként áthaladt a fejünk fölött, és az a számos furcsa pillantás, melyet a járókelők vetettek rájuk, amint a Kingsway-ben dolgozók reggelente be- és esténként kiáramlottak a különös ajtókon, melyek látszólag sehova sem vezettek. E kalandos sorsú londoni föld alatti objektumon haladt át a hidegháború idején a Washington és Moszkva közötti „forródrót” is. Ma a létesítmény eladó, mintegy másfél milliárd forintért bárki megveheti.**

**A** Central London vasúti társaság (CLV) 1891-ben azzal a céllal jött létre, hogy metróvonalat építsen London belvárosában a Shepherd's Bush és Bank állomások között. Az építkezések 1896-ban kezdődtek el Chancery Lane-nél, és 1900. július 30-án került sor a metróvonal átadására 10 közbeeső megállóval.\* A forgalmi alagutak kialakításakor a CLV figyelt arra, hogy elkerülje a felszíni épületeket annak érdekében, hogy minimálisra csökkentse a vibráció okozta kockázatot. A Chancery Lane-nél a keleti alagút 4,5 m-re helyezkedik el a nyugati fölött, kissé oldalirányban.



A Chancery Lane állomás utcaszinten lévő épülete valójában a High Holborn (út) északi oldalán helyezkedett el, a 31-33. szám alatt. Eredetileg a megálló 4 lifttel volt ellátva, melyek 2 aknában közlekedtek az utcaszint és a vágányszint között.

1930. június 4-én királyi jóváhagyást kapott a London Electric, Metropolitan District, Central London & City & South London Vasúti Társaságok új vonalak létrehozását és meglévő megállók átépítését felölelő általános programja. A Chancery Lane megállót átépítés miatt lezárták azzal a céllal, hogy 3 mozgólépcsővel váltsák fel a lifteket. Mivel a vágányok és a meglévő bejárat között lehetetlen volt mozgólépcsőknél építeni, új, földalatti jegyváltó helyiséget kellett építeni 110 méterre nyugatra, a High Holborn (út) és a Gray's Inn Road útkecskeződésére, míg a régi bejárat elhagyatottá vált. A megálló 1934. júni-

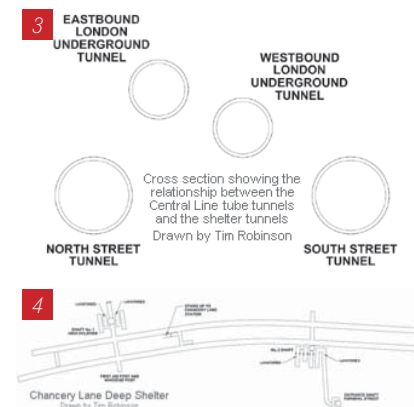


us 25-én újra kinyitott és – tekintettel az új bejárat elhelyezkedésére – egy hónappal később „Chancery Lane (Gray's Inn)“-re bővítették a nevet, bár a toldalék idővel kiesett a közhasználatból.

### Föld alatti óvóhelyek Londonban a háború alatt

A London elleni támadást követően a brit kormány 1940 októberében úgy döntött, hogy földalatti óvóhelyrendszert épít, szoros kapcsolatban a meglévő földalatti megállókkal. A helyszínek kiválasztásában a London Transport (a Londoni Közlekedési Vállalat) segített – ez a társaság volt felelős az alagutak közpénzen való megépítéséért is –, annak tudatában, hogy a háború után átveheti ezeket közlekedési használatra. Szem előtt tartva ezt a szempontot, a helyszíneket egy-egy esetleges észak-dél, valamint kelet-nyugat irányú, mélyépítésű expressz metró útvonalán választották ki. A terv szerint mindkét óvóhelyet két párhuzamos, 5,0 m belső átmérőjű és 365 m hosszú alagúttal kellett kialakítani, és építésükre a meglévő alagutak alatt kellett sort keríteni Clapham South, Clapham Common, Clapham North, Stockwell, Oval, Goodge Street, Camden Town, Belsize Park mentén az Északi Vonalon, valamint Chancery Lane és St. Paul's magasságában a Központi Vonalon.

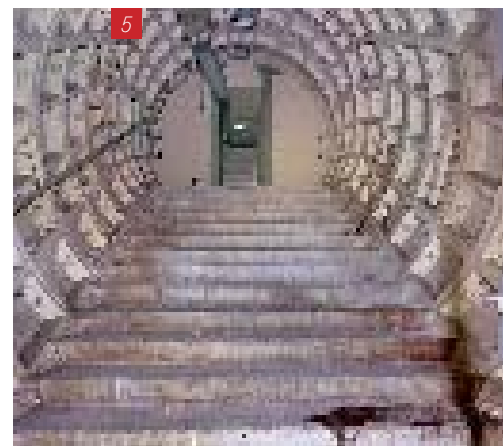
Minden alagutat 2 szintesre kellett kialakítani egy közbenső födém beépítésével. Ágyakkal, orvosi bázisokkal, konyhakkal és mosdókkal kellett felszerelni, egyenként 9600 fős kialakítással. Ezt a kapacitást utóbb 8000 főre csökkentették az elszállásolási színvonal emelése érdekében. A munkálatok 1940. november 27-én kezdődtek, és a következő nyárra remélték az első óvóhelyeket át-



adni. Munkaerő és anyagbeszerzés terén nagy nehézségek adódtak, és amikor a támadás alábbhagyott, a kormány meggondolta magát. Egy különleges, nemzeti kiadásokkal foglalkozó pénzügyi bizottság 1941 derekán született javaslatára csak a már elkezdett óvóhelyeket építhették meg.

1941 augusztusában leálltak a munkálatok St. Paul's-nál, tartva a katedrális alapjának esetleges megrongálásától. Röviddel ezután az Oval is hasonló sorsra jutott; ezúttal nagy mennyiségű víz állta útját a sikernek. Az első befejezett óvóhely a Chancery Lane volt, mely 1942 márciusára készült el. Ezt követte további 7 létesítmény még ugyanabban az évben. A Közlekedési Vállalat sürgette a kormányt, hogy a földalatti megállók terheltségének enyhítése érdekében (mivel a lakosság azt használta óvóhelyeknek a támadások során) nyissa meg az óvóhelyeket, de az vonakodott a kérésnek eleget tenni, tekintettel egy használatban lévő óvóhely magas fenntartási költségeire, és úgy határozott, hogy tartalékolni fogja óvóhelyeit egy súlyosabb bombázás esetére.

1942 vége felé a Goodge utcai óvóhely részben Eisenhower tábornok főhad-



1. A Chancery Lane Megálló eredeti bejárata a High Holborn (út) 31-33. szám alatt egyike volt a Chancery Lane földalatti óvóhelyhez vezető két bejáratnak, majd később a Kingsway központ fő személyzeti bejárata lett
2. A Chancery Lane metrómegálló lejárata a felszínen
3. A metróalagutak és az óvóhely alagutak keresztmetszeti elhelyezkedése. Rajzolta Tim Robinson.
4. Az óvóhely alaprajza. Rajzolta Tim Robinson.
5. Az óvóhelyet és a Chancery Lane állomást összekötő lépcsősor a Central metróvonalon
6. Az óvóhely egy közlekedőfolyosója Nyugati köz – a háttérben látható csigalépcső a pihenőszobákhoz vezet fel

\* Post Office (a későbbi St. Paul's), Chancery Lane, British Museum, Tottenham Court Road, Oxford Circus, Marble Arch, Lancaster Gate, Queens Road, Notting Hill Gate és Holland Park állomások

\*\*mely később Kormányzati Kommunikációs Központ, azaz GCHQ (Government Communications Headquarters) néven vált ismertté.

szállása lett. Alkalmadtán a Stockwell, Clapham North, Clapham South és Belsize Park óvóhelyek is megnyitottak a lakosság számára, de a Clapham Common-t és a Chancery Lane-t fenntartották, és később kormányhasználatba kerültek. A Chancery Lane például katonai szállásként működött.

### Vezetési pont

A döntés, mely szerint Chancery Lane vezetési pontként fog működni, 1944 januárjában született. Fele a Londoni Polgári Védelem irányító személyzetének, valamint a Munkaügyi Minisztériumnak volt fenntartva, a többi az Egyesített Műveletek és a Fegyvernemközi Kutatóiroda embereit illette. Az óvóhely szerkezetét e szervek irányító munkájának elősegítésére, embereinek elszállásolására szabva alakították ki.

Az érintettek pontos listája a következő:

- Londoni Polgári Védelem Helyzetértékelő és Irányító Központ a minisztériumok összekötő tisztjei a Polgári Védelem központjának műveleti személyzete
  - Munkaügyi Minisztérium Műszaki Osztály
  - Fegyvernem-közi Kutató Iroda (Inter Services Research Bureau - ISRB)
  - Egyesített Műveletek (Combined Operations)
  - London főparancsnoka
  - Szállításvetetés - Hadügyminisztérium
  - Londoni Kikötőigazgatóság (Port of London Authority)
  - Kormányzati Kommunikációs Iroda (Government Communications Bureau)
- A Fegyvernemközi Kutatóiroda a Különleges Hadműveletek Végrehajtó Egyesége, azaz a SOE (Special Operations

Executive) kutató és fejlesztő csoportjának volt a fedőneve. Az MI6-ból eredetileg azzal a céllal jött létre, hogy segítse az ellenállást (az esetleg) a németek által megszállott területeken, majd később egy 10 ezer fős titkos szervezetté nőtte ki magát. A Kormányzati Kommunikációs Iroda ugyancsak fedőnév volt, a három fegyveres erő közös, rádióelektronikai felderítéssel foglalkozó titkosszolgálatáé (SIGINT). \*\*

Említenünk sem kell, ezek az intézkedések nem általános egyetértésben történtek. Mivel az ISRB információi javarészt észak felé áramlottak, a Belsize Park helyzete jobban megfelelt volna igényeinek. A Munkaügyi Minisztérium azonban azzal érvelt, hogy kábelvonalak szempontjából nincs jelentősége ennek, mivel a vezetékek mindkét helyről ugyanazon Északi Metróvonal járatain futnak keresztül és jutnak a felszínre Golders Green-nél, ahol így is, úgy is védtelenek maradnak. Ennek ellenére az ISRB létrehozott egy térképtermet, egy jelentésfogadó termet, egy irányítótermet, valamint egy pihenőterületet a Chancery Lane óvóhely nyugati részében.

1944 márciusában engedélyt kapott a Londoni Kikötőigazgatóság, London fő-



parancsnoka és a Hadügyminisztérium Szállításvezetője, hogy bázist létesítsen Chancery Lane-ben. A Londoni Polgári Védelem számára Chancery Lane „tartalék harcállásponttá” vált 1944 májusában. Ennek megfelelően felszerelték sürgősségi, baleseti, mentőakciók ellátására, kutatások, kísérletek kivitelezésére. Egyértelmű parancsok igazították el és készítették fel a különböző részlegeket arra, ami rájuk várt.

Számítottak arra, hogy az ellenség többek között Londont is beveheti célpontjai közé azon igyekezetében, hogy megghiúsítsa a hadműveleteket. Mivel létfonosságú ezeknek a műveleteknek a lehetőség szerinti zökkenőmentessége, a szakterületek vezetői más intézkedésekkel együtt intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy ellenséges támadások elől elrejtett helyeken, illetve ennek megfelelő feltételek mellett dolgozzanak. Állandó készségben kellett lenni, hogy bármikor azonnal cselekedni tudjanak. Az előírások a biztonságra, valamint a házirendre is kiterjedtek, megjegyezvén, hogy bár léteztek bejáratok Holborn felől ugyanúgy, mint a földalatti megállójának peronjáról, a Londoni Polgári Védelem munkatársainak „a Furnival utcai speciális bejárat”-ot kellett használniuk. Mivel az objektumhoz akkor csak egy nagyon lassú felvonó működött, ezért azt csak letről fölfelé irányuló utazásra használhatták.

Az új létesítmény építéséhez szükséges felszereléseket a meglévő Central metróvonal megállóin keresztül kellett volna eljuttatni az óvóhelyhez, a megállókat saját ellátásának rovására. Az LPTB azonban nem engedélyezte ezt, így az utcai bejáratozatot kellett használni. Ezek után a munka a terv szerint haladt Chancery Lane-nél egészen 1944. november 25-ig, amikor rakétatalálat érte

a High Holborn és a Warwick Place kereszteződését kissé északra. Az óvóhely Fulwood Place-i bejárata kisebb károkat szenvedett anélkül, hogy az alatta húzódo alagutaknak, vagy óvóhelynek bántódásuk esett volna.

Összesen 1040 fős személyzetnek lett volna helye az óvóhelyen, a bejáratok a katonaság őrizete alá kerültek volna. A májusban és júniusban kiadott utasítások szerint a teljes személyzetnek a Furnival utcai bejáratot kellett volna használnia, a metrómegálló peronja felőli átjárást kizárólag vészhelyzetre korlátozva. Valójában ezt az óvóhelyet alig vették igénybe; csak az ISRB használta (1945. május 8-án az is elvitte telefonjait, géptáviróit és bútorát). Négy nappal később a Haditengerészet – az új helyzetre hivatkozva – javasolta a Belügyminisztériumnak a létesítmény felszabadítását, tekintettel arra, hogy nem volt többé szükség alternatív főhadiszállásra Chancery Lane-nél.

#### PRO-raktár

A háború után új érdeklődő talált a Chancery Lane-re. 1945-ben hívta fel magára a PRO (Public Record Office – Állami Levéltár) figyelmét, amely akkoriban a közelében székelt. A PRO 400 tonna dokumentum elhelyezését kívánta az alagútban megoldani, 4 évre szóló szerződés keretében. Ez utóbbit 1945. június 27-én kötötték meg a London Transport (Londoni Közlekedési Vállalat) beleegyezésével, amely ezáltal 4 évre lemondott megvásárlási jogáról.

Az óvóhely új funkciója idején a hozzáférés kizárólag a felszínről történt, az óvóhely végpontjaiban elhelyezett liftaknák, lépcsősorokon keresztül. A metrómegállóval való összeköttetés mind a PRO, mind az LPTB kérésére meg-

szűnt, megakadályozva így egy esetleges tűz füstjének beszivárgását a metró alagútjába.

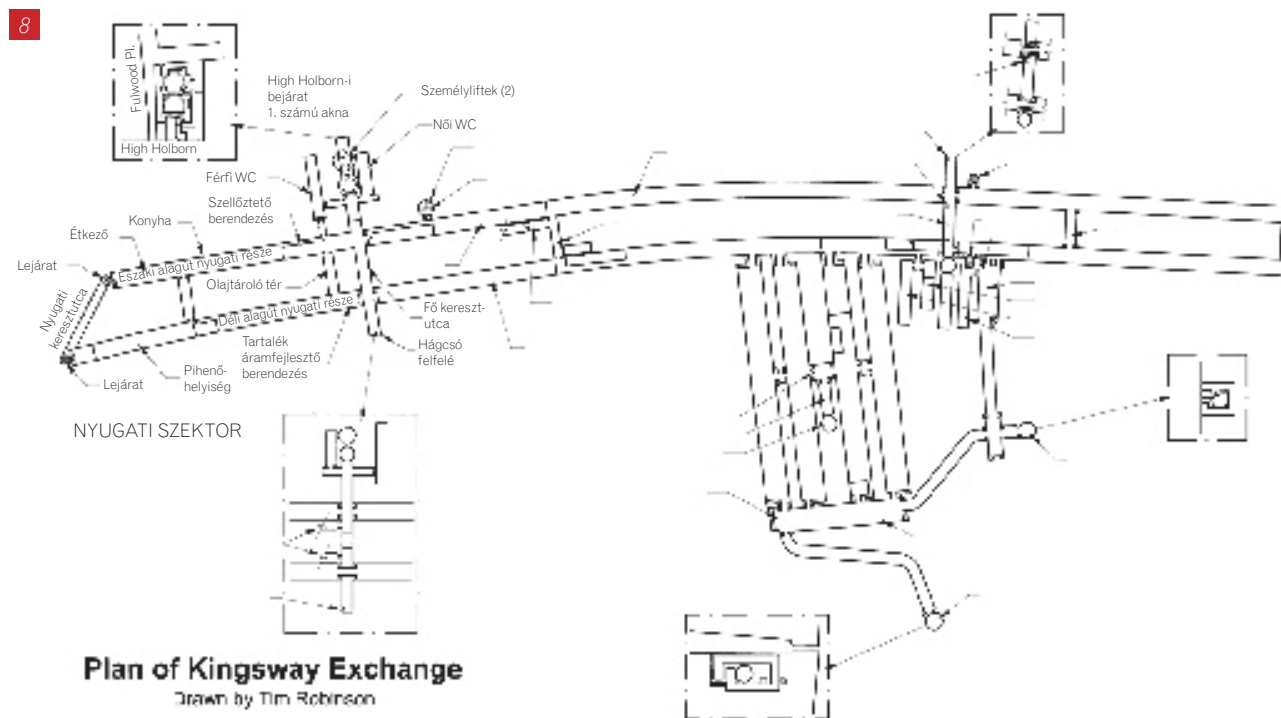
A létesítményről és a raktárként való hasznosításról még az Evening Standard újság is beszámolt.

A PRO nyilatkozata szerint elsősorban nem biztonsági okokból választot-



mentumokat a felszínre szállították, és a korábban királyi lőszergyáráként működő ROF Hayes-nél raktározták el, Middlesexben.

8



Két évvel a PRO távozása előtt felmerült az óvóhelynek újfajta hasznosítása. A második világháború befejeztével a kormány tárgyalásokat, elemzéseket kezdeményezett a posta telefonrendszerének háborús körülmények között felmutatott teljesítményét illetően. A rendszer sebezhetőségét felismerve a Belügyminisztérium 1949-ben elrendelte a „nagy fontosságú távolsági végponti berendezések különleges elhelyezését, amelynek – mint a távbeszélő rendszer legsebezhetőbb elemének – védelme létfonosságú lehet az ország távközlésében háború esetén.” Ebből kiindulva átfogó tervek születtek új, megerősített létesítmények telepítéséről országszerte, többek között egy új, védett távolsági távbeszélőközpontról is.

#### Kingsway Távolsági Távbeszélőközpont

Az akkoriban működő központ London belvárosában, a Faraday Házban volt elhelyezve, amely „sem elhelyezkedés, sem védettség szempontjából nem volt megfelelő egy ilyen fontos szerep betöltésére”. Az épület károsodása esetén a távolsági kapcsolatok súlyos szakadást szenvedtek volna. Ennek megelőzésére létrejött egy terv a Faraday kábelei egy részének eltérítésére egy másik, védettségesebb és meglévő ke-

let-nyugati kábel-alagút közelében fekvő terminálpontra. A fent említett feltételeknek egyetlen hely tett eleget a Munkügyi Minisztérium szerint: a Chancery Lane földalatti alagút-óvóhely déli szárnyának legnyugatibb szakasza (annak mindkét szintje).

Nyilvánvaló, hogy ebben a projektben mindegyik minisztérium érdekelt volt, így a Belügyminisztérium beleegyezését adta hozzá. 1949. június 2-án azonban a Belügyminisztérium egyetértését fejezte ki azzal a ténnyel, hogy a továbbiakban polgári védelemi tevékenységgel nem kapcsolatos óvóhelyhasználati jogot nem lehet kiadni, csak nagyon különleges esetekben. Mégis, amikor felismerték, hogy az odaítélt 90 méter hosszú szakasz nem elegendő a postának, 1949 júliusában megduplázták a szakasz hosszát. A posta nyilatkozata szerint az igénylésük „annyira alapvetően fontos ... egy jövőbeni háború prizmján keresztül, hogy nem késlekedhetünk e létfonosságú rendszer megvédelmezésével.”

**Bővítés 1952-ben**

Eredetileg a Chancery Lane óvóhely két párhuzamos, belső földemmel ellátott és ezáltal kétszintes alagútból állt, melyeket öt kisebb alagút kötött össze merőlegesen. A hozzáférés a felszínről a régi, High Holborn 31/33 szám alatti metrómegállóból, valamint a Furnival Street 38/39 alól induló lift- és lépcsőakna ré-

#### Bővítés 1952-ben

vén történt. A felszínen a bombasújtotta épületrészeket lebontották a könnyebb megközelítés érdekében. Ezen kívül volt még egy építkezési akna, mely a High Holborn és Furnival utca sarkán vezetett le az óvóhelyre (ezt az 1952-es átépítéskor lezárták és befedték), valamint egy lépcsősor a Central metróvonal peronjától az óvóhely szívéig.



Miután az óvóhely a posta kezére került, az első lépések közé tartozott annak nagyszabású átépítése, bővítése. Az óvóhely kibővítése négy nagy átmérőjű oldalalagút (sugárút) építésével történt a déli szektorban, a Staple Inn alatt. Ebben az időben épült a legdélebbi kijárat is Tooks Court-nál, egy építési akna a su-

Copyright: BT Archives



gárutak között közepén (ma park van a helyén a felszínen), illetve egy nagy teherbírású lift a Central metróvonal peronjához. Kialakult a létesítmény mai alaprajza. És megépült az összeköttetés a meglévő, több mint 19 km hosszú, szinte egész Londont behálózó postahivatali kábelalagút-rendszer kelet-nyugati fővonalával.

Egy másik lépésben megépítették a Furnival utcai áruszállító felvonót, lehetővé téve a nagyobb méretű felszerelések, gépek autóval való beszállítását is. A beszállítás másik módja a Chancery Lane megálló vágányait vette volna igénybe, súlyosan feltartóztatva a metróforgalmat.

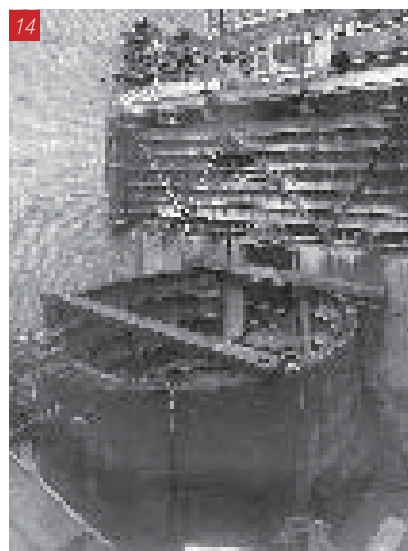
A felszerelési műveletek tervezése az 1950-es évek elején kezdődött, míg az építkezés egy évvel később, a PRO távozása után. A felszerelésért felelős Siemens Brothers Ltd saját tervezési és gyártási munkálatait úgy időzítette, hogy készen legyen 1952. július 1-jére, akkorra volt várható ugyanis az óvóhely teljes körű használatba vétele.

Az berendezést és üzembe helyezést követően a telefonközpont 1954. október 30-án kapcsolódott be a forgalomba. Az új telefonközpont a Kingsway nevet kapta, de a postahivatal személyzetének körében elterjedtebbek voltak a TZK (Trunk Zone Exchange Kingsway – Kingsway Zonális Városközi Távbesszélőközpont) vagy LTK (London Trunk



Kingsway – Kingsway Londoni Interurban Telefonközpont) megnevezések. A központ nem volt különösebben közel a Kingsway nevet viselő utcához, de ez csak alátámasztja azt a jól bevált postahivatali szokást, hogy fontos létesítmények földrajzi jelentéssel bíró neveket kapnak, noha ezek nem utalnak földrajzi helyzetükre.

A Kingsway még fontosabbá vált 1956-ban azáltal, hogy az első Transzatlanti telefonkábel londoni terminálja lett, TAT 1 néven. A telefonközpont hírért ugyancsak növelte, hogy az akkor híres „forró drót”, amely közvetlen összeköttetést biztosított az Egyesült Áll-



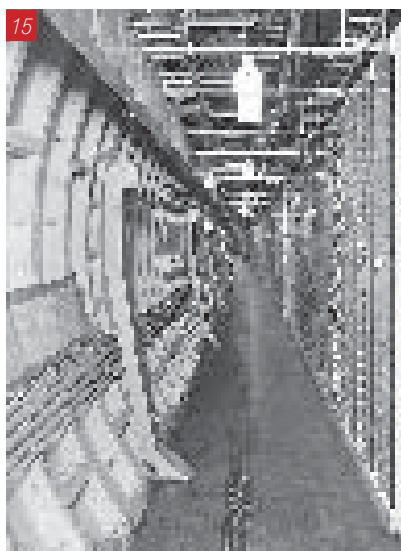
11. Az 1952-es bővítés munkálatai  
 12. Az 1952-es átalakítás  
 13. 4,58 m átmérőjű kamra a Furnival utcai akna alján. A baloldali nyílás az aknához vezet, a háttérben 2,14 m átmérőjű alagút  
 14. Bővítés 1952-ben. A Furnival utcai akna teteje. A háttérben maga a Furnival utca  
 15. TAT erősítő állomás TZK, 1957. január



lamok és a Szovjetunió első számú vezetője között, e létesítményen haladt keresztül.

#### Város a város alatt

Azok, akik ismerték, gyakran úgy emlegették Kingsway-t, mint a London utcái alatt húzódó várost, és ez sok tekintetben igaz is volt. A Kingsway akár teljesen elvághatta volna magát Londontól és az ott állomásozó maximum 200 fős postai személyzet továbbra is zavartalanul, kényelemben és biztonságban folytathatta volna munkáját. 36 m-re Holborn városrész alatt, az állandó 20 Celsius fok



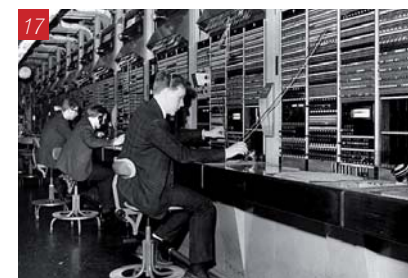
16. A távolsági ellenőrző sorozat Déli folyosó keleti részén 1968-ban  
 17. A távolsági ellenőrző sorozat Déli folyosó keleti részén 1968-ban  
 18. Távolsági vonalak vizsgálósora  
 19. Kapcsolóberendezés az egyik nagy átmérőjű alagútban (az Első, Második, Harmadik vagy Negyedik Sugárúton). Válaszkapcsolók (two-motion selectors) és MUG-ok jobbra, hátul  
 20. Az MDF-keretek a hatvanas években



hőmérsékletű Kingsway képes volt saját áramot, levegőt generálni, saját artézi kúttal, étteremmel, teabárral, szabvány-méretű biliárdasztalokkal felszerelt játéktérrel, utcaneveket viselő alagutakkal és egyedi Londoni telefonszámmal rendelkezett. (A 01 vagy 0585 tárcsázásával közvetlenül el lehetett érni.)

Annak az átlagosan 130 főnek, aki Kingsway-ben dolgozott, ez majdhogynem önellátó város volt. Négy dízelgenerátor várta, hogy szükséges esetben árammal szolgáljon. A 91 ezer literes üzemanyagtartályok 6 hétre biztosították a generátorok működését. Minden felszerelés megvolt itt, amely a 6600 Londont és a Brit Szigetek többi telefonközpontját összekötő távolsági vonal automata irányításához szükséges. Ekkor a Kingswayt terhelte London távolsági telefonforgalmának a 15%-a, egyszerre 6000 hívást volt képes kezelni és hetente 1,4-2 millió hívás futott keresztül rajta.

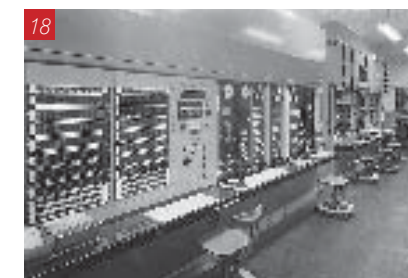
Valaha ott dolgozó mérnököktől, technikusoktól tudható, hogy a dolgozók a téli hónapokban – ha nem jöttek fel a felszínre ebédidőben – soha nem látták a napvilágot. Sőt, mielőtt feljöttek, telefonálniuk kellett a „Jobs Worth”-nek a High Holborn bejárat melletti apró ajtó mögött, hogy megtudják az időjárást. Az élet ott lent olyan volt, mint egy tenger-alattjárón. Teljesen zárt, sajátos szaggal; a viaszos padlófényező szaga keveredett a PVC kábelével és a klóréval, amelyet



a szellőztető berendezésbe adagoltak, hogy átmossa a levegőt annak visszakeringetése előtt. Az étkezde viszonylag kicsi volt és folyamatosan 80-200 embert látott el. A levegőt vízzel tisztították és hűtötték. A vizet folyamatosan keringtetni kellett a csövekben. A szennyvizet a szennyvízcsatornába kellett felszivattyúzni. Egész karbantartócsapat is tanyázott ott: festők, víz- és gázszerelők, villanyszerelők, készenléti generátor-szerelők.

Az újoncnak mindig rögtön szemet szúrt az a postahivatali kábelalagút-rendszer fő kábelalagútban elhelyezett figyelmeztető tábla: „Toalett 2 mérföldre, Hendon 8 mérföldre”. Számátalan újoncnak nyújtott felejthetetlen élményt az alagútrendszer felderítése. Ugyancsak emlékezetes volt az dolgozók számára a Central metró hangja, amint ötpercenként áthaladt a fejünk fölött, és az a számos furcsa pillantás, mellyel a járókelők adóztak nekik, amint a Kingsway-ben dolgozók reggelente be- és esténként kiáramlottak e különös ajtókon, melyek látszólag sehova nem vezettek.

Kingsway különleges volt abban a tekintetben, hogy egyike volt az alig néhány telefonközpontnak, amelyek irányítóközpont nélküli távolsági telefonvonalal rendelkeztek London körzetében. Ez többnyire lehetővé tette a kezelőnek, hogy alternatív útvonalakon



kezdeményezzen távolsági hívásokat az Egyesült Királyságon belül.

Mindegyik technikus egy adott területért felelt, amely általában, egy MUG szekció esetében, 1800 kapcsolót foglalt magába. Minden reggel begyűjtötték a rózszaszínű hibajegyzéket az egyik előző éjszaka működő automata hibajelentő készüléktől és megkezdtek a napi munkánkat. A hibajavítások mellett voltak havi, negyedévi és éves szinten elvégzendő rutinfeladataik is annak érdekében, hogy működésben tartsák a berendezéseket. Egy vagyont érhetett az a sok ólommal bevont rézkábel.

Kingsway majdnem kizárólag férfi kö-





zösség volt. Csak három női alkalmazottja volt, ők az étkezdében dolgoztak.

Mindent megtettek annak érdekében, hogy elejét vegyék a klausztofóbiának. Az étkezdének például színes, festett tájképekre néző ablakai voltak.

A telefonközpontot 1966-ban oldották fel a titkosítás alól.

Először története során 1969-ben a posta alkalmazottainak szerkesztett újságban, a „Courier” novemberi számában megjelent a létesítmény és részletesen bemutatták. A cikk címe drámaian fogalmazott: „Telefonváros London alatt”.

Kingsway, mely rendeltetésénél fogva képes ellenállni egy ostromnak, jobban védte lakóit, mint Trója fala. A Kingswayben nem voltak végzetes balesetek, tüzesetek, áradások, fulladás. Kingsway földalatti emberei egészségesebb és biztonságosabb életet éltek, mint a 30 m-rel fölöttük dolgozó kollégáik.

A Kingsway központ földalatti városként való említése nem túlzás, ha figyelembe vesszük különös földalatti népességét és „Harmadik Sugárút”, „By-pass köz”, „A Kutya Lába” és ehhez hasonló neveket viselő átjáróit, folyóit. Összesen 4500 m hosszú állványrendszert hoztak létre 514 km telefonkábel részére, valamint 1,5 megawattos generátorokat áramfejlesztésre.



A Kingsway telefonközpont stratégiai jelentősége csökkent, amint bevezették az STD-t (subscriber trunk dialling – közvetlen előfizetői távolsági tárcsázást); azelőtt a távolsági hívásokat a kezelő továbbította hosszú és bizonyos egyéni sajátossággal bíró hívószámok tárcsázásával. A távolsági hívások számának jelentős növekedése több új távolsági kapcsolóközpont létesítését tette szükségessé. Az új kapcsoló és továbbító „Tranzit” hálózat tervét 1960-ban jelentették be, és az évtized végén kiviteleztek. Ezek a munkálatok egybeestek a londoni „Szektor Tervvel”, melynek célja a londoni távolsági hívások kapcsolásának decentralizálása mellett a létező helyközi központok kiegészítése volt. Új technológiájú „szektor kapcsoló központokat” terveztek a kulcsfontosságú központi és hét külvárosi szektorban. A Kingsway-t felváltó központok a Bastion (Bástya), Citadel (Fellegvár), Fortress (Erőd), Rampart (Bástya) és Tower (Torony) neveket kapták. Sokan stratégiai jelentőséget tulajdonítottak a neveknek, ez azonban nem indokolt, mivel ugyanakkor más központokat kimagasló tudósok után neveztek el (természetesen az új központok kapcsolatban álltak a földalatti hálózattal).

A központmodernizálás újabb és újabb fázisaival a Kingsway egyre el-

21. Szellőztető berendezés

22. Az étkező nyugati vége. Az ajtó egy csigalépcsőre nyílik, mely a Nyugati közre visz le

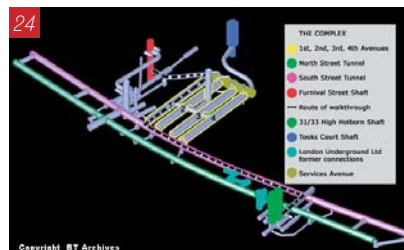
23. Tartalék áramfejlesztők

24. Az objektum mai, háromdimenziós rajza



avultabbá vált. 1979-ben bejelentették, hogy egy éven belül bezár, szerepét a Houndsditch-i Cavendish telefonközpont veszi át. A telefonhálózat digitalizálása volt az utolsó szög a koporsóban, és végül már csak a Fő Elosztó Keret (MDF - Main Distribution Frame) volt használatban, más központok között kötött össze néhány áramkört.

A Kingsway – biztonságos központi helyzetének köszönhetően – mégis túlélte a „reformkort”, bár profilja megváltozott; az 1980-as évek elején a BT (British Telecom) londoni csoportjának adott otthont, mely a térfelügyelő kamerák szervizelésével foglalkozott. Egy másik része az alagutaknak 1986 és 1990 között azon Kingsway Számítógép Központ (KYCC) használatában volt, mely a London központjában székelő Icarus (International Circuit Allocation Record



Update System) háttérét biztosította. Ezek a funkciók 1990-ben megszűntek, és azóta kizárólag tárolásra használják a

25. Pihenőszoba

26. A North Street keleti szárnyának keleti része

27. Pihenőszoba

28. Az egyik sugárút



Kingsway telefonközpontot.

### Idegenek érkeznek

A széles közönség számára azonban egyik tevékenység sem volt köztudott. Az 1980-as évektől a BT már nem tesz említést a Kingsway telefonközpontról, függetlenül attól, hogy előzőleg Peter Laurie, Duncan Campbell és mások felfedték annak létezését. Nem alaptalanul hallgattak. A BT személyzete ugyanis kiegészült a kormány embereivel. Ez utóbbiak valamikor az 1980-as években ütöttek tábor a déli szektor négy fő alagútja közül a két legkeletibb fekvésűben. Mindez nemcsak azzal a BT pletykával egyezik, hogy Kingswayt egy időben elárastották a „rántottás-mandzsettájú” emberek, hanem azzal a tényrel is, hogy a központi telefonkönyvből eltűntették Kingswayt. Bármit is takargattak akkoriban ezzel a titkolózással, ma nyitott könyv számunkra, ugyanis a berendezést azóta üzemben kívül helyezték, és már nem kezelik bizalmasan.

1995-ben még az objektum egyes részei le voltak zárva, és e zárt terület ajtaja saját csengőgombbal és kémlelőlyukkal rendelkezett; az óvóhely e része hangsúlyozottan tiltott zóna volt. 1996-ban viszont már ki volt őrítve. Az egy évvel ezelőtt még lezárt terület szíve egy



elgazdítóterem volt, székekkel, képernyővel és vetítőszobával; a létesítményben szálláshelyek is voltak. Egy cikk szerint ez a helyszín volt a Honvédelmi Minisztérium Whitehall-i, központi épülete alatt rejtőző, „Pindar” néven ismert hadi irányító bunker tartaléka. Valószínű, hogy ideiglenesen Kingswayben tevékenykedett a Pindar, mielőtt a Whitehall-i objektumot megépítették.

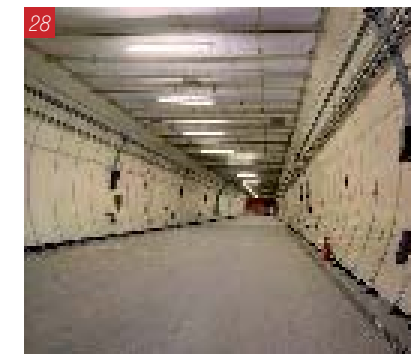
### Kingsway bizonytalan jogi alapjai

A Chancery Lane földalatti óvóhely építéskor az LPTB igénybe vette a szükséges területeket a felszínen, és továbbadta a Munkaügyi Minisztériumnak, ahogy azt a gyakorlat mutatta a többi óvóhely esetében is. A posta ezt követő „helyfoglalása” még bonyolította a helyzetet, és az egész ügy nagyszerű példa arra, hogy milyen problémák merülnek fel, ha egy objektum vészállapoti szervek hatáskörében épül. Mint a már létező létesítmény új használója, a posta kezdetben nem találkozott akadályokkal a Chancery Lane óvóhely alagútjaiban felállítandó Kingsway telefonközpontot illetően.

Ez a helyzet azonban radikálisan megváltozott az óvóhely építési körülményeit meghatározó vészhelyzet elmúlásával. A telefonközpont működésileg független természete a többi földalatti óvóhely-



től eltérő státust adott az objektumnak. Míg az előbbiek tulajdonjogát a Londoni Földalatti Óvóhelyek Törvénye (the Tube Shelters (London) Act) a Munkaügyi Minisztériumra ruházta, a Kingswaynek saját törvényre volt szüksége, az 1959-ben kiadott Posta Törvényre (Post Office Works Act), mely a létesítmény tulajdonjogát a postára ruházta. A törvény rendelkezései a posta törvényjavaslatában fogalmazódtak meg, melyet a parlament 1958/59-es ülésén vitattak meg. A törvényjavaslat előszavában az áll, hogy a Londoni Személyszállító Bizottság (London Passenger Transport Board) vészterületi jegyében földalatti objektumot épített részben a Holborn Fővárosi Választókerület, részben pedig a Londoni Belváros területén és hogy a Postaügyi miniszter megkapta a létesítmény használati jogát és kibővítette azt a vész-



29. Az objektum alaprajza a Google műholdképére vetítve a postahivatal kábel-alagút-csatlakozásával
30. A North Street keleti szárnyának nyugati része
31. Tooks Court vészkijárat és szellőzőaknák. 2002-ben lebontották, és a területet rehabilitálták. Egy szellőzőaknát beépítettek a helyére épült új épületbe
32. Az MDF-keretek napjainkban
33. A konyha napjainkban



Források:

- Subterranea Britannica
- BT Archive
- Andy Emmerson
- Nick Catford
- John Warrick
- www.javno.tv/en/index.php?id=10517r75fee752ac45
- news.bbc.co.uk/2/hi/uk\_news/7677965.stm
- http://underground-history.co.uk
- Titokzatos London, Alexandra Kiadó, 2007

Külön köszönet Rémán Ildikónak, Steyer Ferencnek és Fülöp Krisztiánnak.

teljesítmény jegyében. Ugyanaz a törvényjavaslat megállapítja, hogy vészteljesítmény jegyében a postaügyi miniszter objektumot épített Birmingham Városában (Anchor telefonközpont). Az objektumot mindkét esetben „aknákkal és más, a földfelszínről és melléklétesítmények felől való megközelítési formákkal ellátott alagútrendszer”-ként jellemezték.

A törvényjavaslatot 1959. január 20-án másodsorra is előterjesztették és egy válogatott bizottság elé került. Öt szervezet nyújtott be petíciót arra vonatkozóan, hogy nincs utalás az objektum mélységét illetően (biztonsági okokból visszatartott információ), hogy nincs felajánlott kompenzáció kár esetére, vagy hogy csökkent az ingatlanok értéke és kérte, hogy a földfelszín-tulajdonosokat ne korlátozzák saját birtokuk fölötti rendelkezésük jogában.

Még egy komplikáció fűződik a High Holborn 31/33 szám alatti tulajdonhoz, mely ma egyike a Kingsway Telefonközpontba vezető bejáratoknak (a másik a Furnival utcai áruszállító lift). Az épület földszintjének és alagsorának tulajdonjoga a London Transportot (Londoni Közlekedési Vállalatot) illeti, míg bérleti joga előbb a postáé, majd később a BT-é.

#### A Kingsway ma

A Kingsway kapui 1996 után ismét bezárltak. Akkor még létezett egy szűk létszámú állandó személyzet a helyszínen, de hamarosan ezt is felszámolták, és minden érdeklődő csoportot – beleértve a BT munkatársait is – elutasították, egészségi és biztonsági okokra hivatkozva.

2001. október 16-án 2,1 milliárd forintért eladták a Tooks Court Ltd.-nek a Tooks Court bejáratot rejtő, két kimagasló szellőztető toronnyal ellátott, terjedelmes téglaépületet. Amint az épületet lebontották,

az aknát befedték és egy régészeti feltárást követően új irodaépületet építettek a helyére. Ez a mai Kormányzati Biztosítási Matematikusi Hivatal székhelye.

Az óvóhelyet eredetileg három bejáratlalták el, ami azért különös, mert az összes többi földalatti óvóhelynek csak két bejárata volt.

2008 elején a BT Property kezére adták a létesítményt, de a BT azt a tájékoztatást adta, hogy a Kingswayre nem tartanak igényt, és nincs vele hosszú távú céljuk. A High Holborn 31/33-ról nyíló bejáratot lezárták, és egy következő használatbavétel esetén csak a Furnival utcai bejárat felől lesz megközelíthető az objektum. Megmarad még a Fulwood Place-i szellőztetőakna a High Holborn 31/33 hátsó felénél.

A föld alatt kevés módosítás történt az 1990-es évek közepe óta. Megszüntették az utolsó fennmaradó telefonvonalakat, és bár az MDF (Fő Elosztó Keret) változatlanul a helyén van, működése megszűnt. A gépészeti berendezés szintén a helyén van és működőképes; a szellőztető berendezést időnként működtetik. A bunker nyugati

ti végében lévő pihenőszoba bútorát az utóbbi években felszámolták, a konyha azonban még mindig teljes felszereltségében a helyén található. A gépészeti berendezéseket leszámítva a legtöbb termet és alagutat kiürítették. A Chancery Lane állomásra vezető felvonó továbbra is megvan, és bár sok éve nem használták, úgy tűnik, jó állapotú. Minden alagút és összekötő átjáró általában véve tiszta, száraz és kivilágított.

Az objektum ma eladó. A British Telecom megbízásából egy ingatlanközvetítő cég árulja ötmilliárd forintért (azaz körülbelül 1,5 milliárd forintért).

Az objektum kísértetiesen hasonlít a Mélyépítés 2006. július-szeptemberi számában bemutatott, Budapesten található F-4 létesítményre, illetve a Kis-Gellért hegy gyomrában lévő volt Matáv, ma T-com földalatti telefonközponthoz, ahol valaha a híres/hírheft K- (központi) vonalak központja is volt.

Szabó Balázs  
okl. építőmérnök, statikus



Alatta közműhálózatok, fölötté térvilágítás

## Nyolcvanezer négyzetméternyi új beton Ferihegyen



**Befejeződött a Ferihegyi repülőtér legújabb forgalmi előterének (betonjának) építése. A most elkészült mintegy 30 ezer négyzetméternyi felület átadásával és hatósági átvételével immár 10 foci pályányi új betonnal bővült a Ferihegyi repülőtér 2-es termináljának forgalmi előtere – írja a Budapest Airport szerkesztőségünknek eljuttatott közleménye.**

Miután a Légiközlekedési Igazgatóság kiadta az északnyugati előtér használatbavételi engedélyt, az utasszállító gépek már birtokba is vették a teljes, összességében közel 80 ezer négyzetméternyi területet. A Budapest Airport így 8 új állóhelyet biztosíthat a repülőtérrel használatos légitársaságok számára, elsőként a Malév Bombardier Dash-8 Q 400-as típusú gépe „parkolt le” az előtérben – írja a közlemény.

Az új felület megépítése a repülőtér bővítése miatt vált fontossá, mert az



északnyugati előtér irányába épül tovább a 2-es terminál. A most átadott terület mintegy 60 százaléka idén májusban készült el, és nagyon fontos volt a nyári csúcspont előtt üzembe helyezni, hogy a légitársaságok elkezdhessék használni.

A hatalmas betonfelület alatt elektromos kábelek, kommunikációs hálózat és esővízcsatorna-rendszer is fut. A teljes terület új térvilágítást kapott, amelyhez hat darab harminc méter magas fénytornyot állított fel a Budapest Airport. Az új gurulási nyomvonalak mentén új tengelyfényeket helyeztek el, és ezeket az új berendezéseket összehangolták a repülőtérre már megtalálható fénytechnikai vezérlő rendszerrel. Az elektromos ellátás biztosításához új transzformátorállomás épült, amely saját tartalék energiaellátó generátorral rendelkezik. Ez a tartalék berendezés teljes terhelésen akár huszonnégy órát is működhet egy tankolással.

A beruházás során mintegy 50 ezer köbméter betont használtak fel a VHS (Vegyérszer-Hochtief-Svietelsky) konzorcium munkatársai. Az építésnél mintegy egy méter mélyen kellett a talajt megmozgatni, hiszen a felső, 30 cm vastag beton alatt még további 70 cm mély, rétegzett beton- és kavicsgyázat található.

Az előtér megépítésének összköltsége elérte a 16 millió eurót, azaz – jelenlegi árfolyamon – mintegy 4,3 milliárd forintot.

A Budapest Airport 2012 végéig összesen 261 millió euró, azaz mintegy 75 milliárd forintnyi fejlesztést hajt végre Ferihegyen. Ennek részeként épül meg az új utasforgalmi terminál, a 40 ezer négyzetméter alapterületű SkyCourt (Égi Udvar) a jelenlegi 2 A és 2 B terminál között. A munkálatok további fázisában épül meg a 2 B és később a 2 A terminál új utasfolyosója nyolc-nyolc új gyalogoshíddal, illetve buszos beszállító kapuval. A BUD Future elnevezésű fejlesztési program végére a ferihegyi 2-es terminál éves utas kapacitása eléri a 15 millió főt – összegzi a Budapest Airport közleménye.