



SZABÓ BALÁZS



# RÁKOSI ÓVÓHELYE

## F-4

### AZ MDP TITKOS VEZETÉSI PONTJA



*A Kossuth térről a Deák Ferenc tér felé utazva, körülbelül félúton jobbra, a metróvonal alagútából nyílik az ország egyik – egykor – szigorúan titkos föld alatti óvóhelye. A létesítmény építésére a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőség (MDP KV) Pártgazdasági Osztálya adott utasítást 1951. december 28-án.*

*Bár Budapesten akkor már létezett hasonló létesítmény a Várhegy alatt, az a pártvezetés épületeitől távolabb volt és így nem lett volna gyorsan (néhány percen belül) elérhető. A hidegháborús pszichózisban szükségesnek látszott egy gyorsan igénybe vehető, új, titkos föld alatti óvóhely kialakítása. Fontos szempont volt, hogy ebben a létesítményben lett volna föld alatti menekítési lehetőség a metrón keresztül, míg a másik létesítménynél, bár terveztek ilyet, az nem valósult meg.*

*Az F-4 névvel jelölt superbunkerben a pártvezetés – élén Rákosi Mátyás – számára kívántak háborús helyzetben védelmet nyújtani s menekülési utat biztosítani.*



Az objektum egyik elosztótere

tömbben, az Akadémia utca 17. szám alatt volt a pártközpont, Rákosi Mátyás irodájával. 1956-ig a Beloiannisz (ma Zoltán) és az Árpád (ma Steindl) utca közötti házak mind a pártapparátus kezelésében voltak.

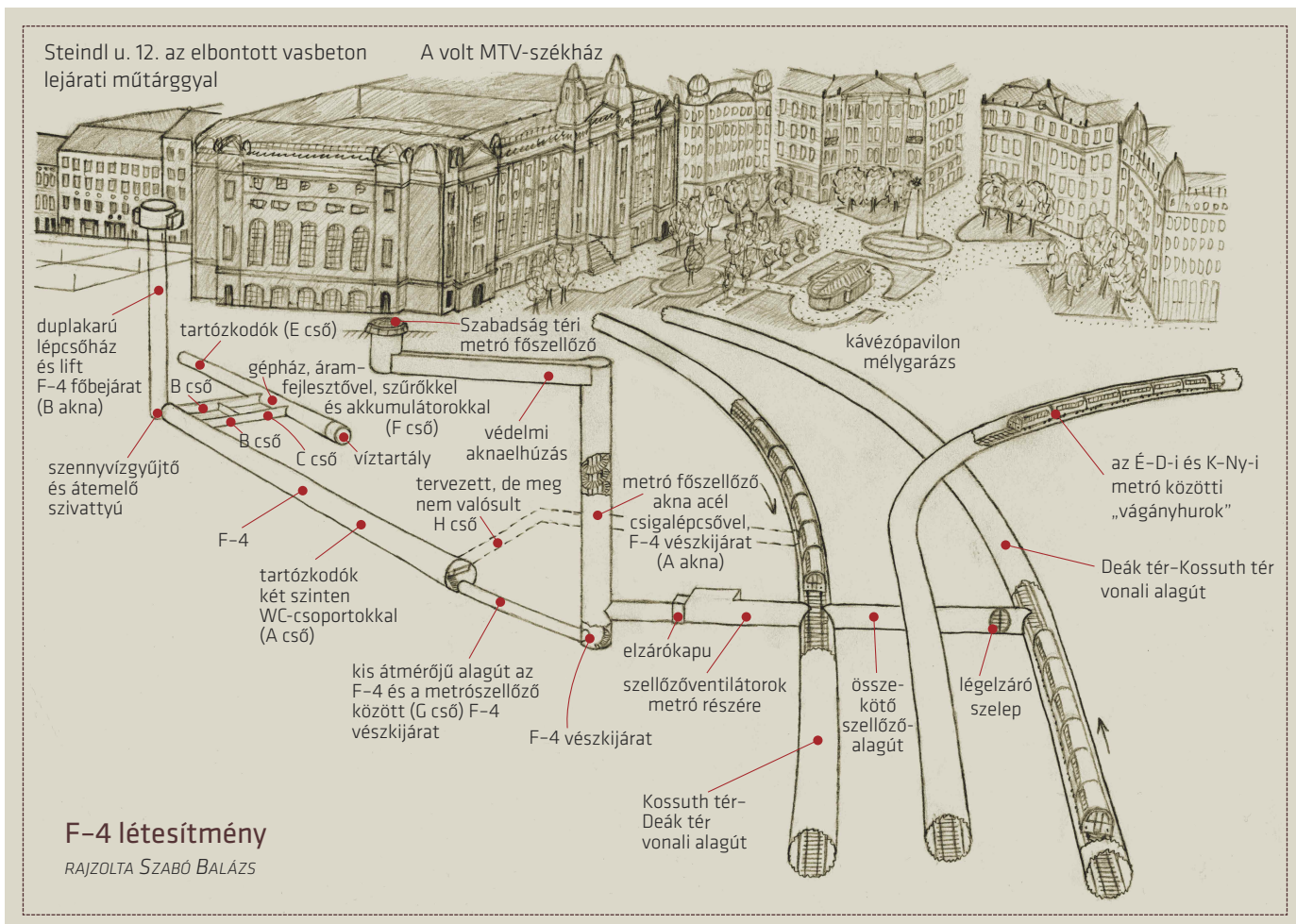
## A TERVEZÉS

A tervezéssel a Földalatti Vasút Tervező Vállalatot (FÖVATERV) bízták meg. A megbízó a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) volt. A FÖVATERV megszűnésekor, 1954-ben minden iratanyagát, köztük az F-4 terveit is az Út-és Vasúttervező Vállalat (UVATERV) vette át.

Az ötvenes évek elejének felfokozott hidegháborús hangulatában számos országban természetesnek tűnt, hogy a felső állami és pártvezetés számára biztonságos óvhelyről és egyben irodai elhelyezésről kell gondoskodni mélyen a föld alatt,

ahonnan az irányítás mindenkor – akár atomtámadás után is – megoldható. A budapesti helyszín kiválasztásánál döntő szempont lehetett, hogy az 1950-es években a közelben helyezkedett el több kiemelten fontos intézmény. Közvetlenül az érintett ház-

A hidegháborús „nemzetközi helyzet fokozódása” miatt az építés sürgetővé vált, így a kivitelezés már a tervezéssel egy időben megkezdődött. A tervek folyamatosan készültek és alig előzték meg a kivitelezést. A tervezők külön irodában, elzártan, titokban dol-



F-4 létesítmény

RAJZOLTA SZABÓ BALÁZS

goztak, és csak külön engedéllyel lehetett hozzájuk belépni. A tervezőcsapat vezetői csak alaposan ellenőrzött, megbízható emberek lehettek. A tervezőkkel kapcsolatban nem volt ilyen előírás. A tervek a TÜK (titkosan ügykezelt) irattárba kerültek.

Ma már a tervezésben és építésben részt vevő mérnökök közül senki sem él. Az utolsó élő mérnökkel folytatott korábbi beszélgetéseim során többen még néhány éve sem mertek beszélni a létesítményről. Élesen élt bennük az '50-es évek megfélemlítése vagy valamiféle megtorlástól való félelem. Az F-4 létesítmény szerkezeteit több módosítás után III. osztályú védőképességűre, azaz  $5 \text{ kg/cm}^2$  értékűre alakították ki. Előírás volt, hogy az ismert és ismeretlen harci gázok ellen is védelmet biztosítson. Ezt úgy kívánták elérni, hogy lezárják a felszínre vezető nyílásokat, és a belső levegő regenerálásával kétszer 24 órán keresztül biztosíthatták volna a lent tartózkodáshoz szükséges oxigénmennyiséget. További védelmi elemként a bejárat felületét csarnokot az S-C-1800 kg-os univerzális rombolóbombára, a vészkijárat akna felső lezárását 1000 kg-os rombolóbombára, a vészkijárat (Szabadság téri) akna zárását 1000 kg-os rombolóbombára méretezték.

## A KIVITELEZÉS

Az építkezést 1952. május 1-jén kezdték el. A kivitelező a Földalatti Vasút-Építő Vállalat volt. Az F-4 létesítmény elnevezése nem titkos rejtjel, amelyet hasonló hazai objektumok titkosítására és védelmére hoztak létre, hanem a – most metró néven ismert – földalatti gyorsvasutat építő Földalatti Vasút-Építő Vállalat négyes számú munkaterületéről kapta a nevét. Az objektum a Kossuth tér és a Szabadság tér között H alakban épült. Alaprajzi kialakítása két 6 m átmérőjű, kör keresztmetszetű, egymással párhuzamosan futó cső. Statikai tartószerkezete szovjet ún. öntöttvas tübing (alagútelelem), melyen az 1951-es és 1953-as gyártási évszám is jól olvasható. Főbejárata a Steindl utca 12-es és a mögötte lévő Zoltán utca 13-as számú házból nyílt.

Vészkijáratát a 2-es metróvonal alagútjához tervezték bekötni. Ez – módo-



sított tervek alapján – megvalósult. Továbbá még egy vészkijáratot terveztek az épülő földalatti gyorsvasút Szabadság téren lévő fő szellőzőaknájához, a volt MTV-székház mellett. A mélyen fekvő védett tereket a Steindl utca 12. udvarában található légtalmi vasbeton hengerből (csarnokból) lehetett megközelíteni, két, ún. dupla karú, 283 lépcsőfokot magában foglaló lépcsőn keresztül, illetve lifttel.

Az első lépések között a Steindl utca 12. pincéjében készült el egy kb. 2,5 méter vastag védő vasbeton lemez, mely a föld alatti létesítmény kontakt bombatalát elleni – s egyben a ház süllyedés elleni – védelmét szolgálta a kivitelezés időtartamára. Ezután kezdődött a tervezett főbejárati akna 8,5

—>>>  
A Steindl utcai épület homlokzata az átépítés előtt (fent)

~  
A Szabadság téri vészkijárat a metróvonalifőszellőzőben (lent)

méter átmérőjű gyűrűjének süllyesztése a Steindl utcai ház udvarán. Az aknamélyítés szekrényűsüllyesztéssel történt, de a tervezett 54 méter mély süllyesztés 27 méter mélyen félrecsúszás miatt elakadt, és a kivitelezést aláfalazással, azaz szakaszos alábetonozással kellett folytatni.

Az építmény jóval a talajvíz mértékadó szintje alatt volt, ezért – mint a metró is – ún. keszonos módszerrel

←>>>  
Az objektum és környezetének axonometrikus rajza

építették. Ennek az eljárásnak az a lényege, hogy a kézi fejtés egy légmentesen lezárt föld alatti térben történik, melyben mesterségesen akkora légnyomást hoznak létre, hogy a talajvizet távol tartásuk a munkatértől. A keszonhoz a főbejárati akna alsó részénél zsilipek épültek külön a személyforgalom s külön a kisvasúti csillékkal végzett anyagszállítás számára, így biztosítva az alsó szint építéséhez a túlnyomást.

Mivel az építkezést föld alatt végezték, nem volt nehéz titokban tartani, de a kivitelezők biztosra akartak menni. A kitermelt talaj elszállítására, illetve az építőanyagok és szerkezetek beszállítására, azaz a teljes munka álcázása könnyen megoldható volt a föld alatti vasútépítés miatt. A munkások között sokan vidékiek voltak, akik nem ismerték a várost. A föld alatt pedig nem tudták pontosan, hol dolgoznak, azt hitték, hogy a 2-es metrót építik. Mindenkit „lekádereztek”, aki ott dolgozott. Korábban téves információk jelentek meg, hogy rabokkal építették a bunkert. Ehhez a munkához nagy szaktudású, képzett munkásokra volt szükség, mivel ugyanúgy, ahogyan a metró környező műtárgyait, ezt is 2,5–3 atmoszférás túlnyomás alatt építették bányászati technológiával, kézi fejtéssel, ácsolatokkal.

## A FÉLKÉSZ OBJEKTUM

Az építkezés – Nagy Imre 1953-as intézkedései miatt – megszakításokkal folyt, időnként csak állagmegóvási szinten, időnként nagy anyagi és személyi ráfordítással. 1955-ben már a „nyers” szerkezet – a vízszigetelés, a gépészet és a belső burkolás kivételével – nagy része készen volt. Hátravolt még a főbejárati akna feletti vasbeton henger (csarnok) és az alatta tervezett, a szomszédos épületekből érkező alagutak kivitelezése. Továbbá a Szabadság téri akna elhúzása és védőlemeze sem készült még ekkor el.

1954 körül jutott el odáig az építés, hogy a belső vázszerkezetet tervezték, ami akkor már kétszintes kialakítású lett volna. Egy előre gyártott, vasbeton modulrendszeres vázat akartak beépíteni a tübinggyűrűbe, mely így nem íves, hanem szögletes, lakásszerű belső kialakítású lett volna.

Az 1956-os események alatt a félkész objektumba bárki lemehetett, így valószínűleg ismertté vált az ellenséges nemzetek hírszerzése előtt. Mint ismer-

etes, a külföldi hírszerző szervek (főképp az amerikaiak) a forradalom időszakában igen sok kémet „dobták át” a nyugati határon. Nekik az addig nem hozzáférhető haditechnikáról és az országban fellelhető elzárt, titkos katonai objektumokról való adatgyűjtés volt a fő feladatuk. Az üres létesítmény adatait a külföldi felderítés megismerhette, de a hozzá nem értők azt hitték, hogy a földalatti gyorsvasút része lesz.

## A MŰKÖDÉSI TERV

A levéltári iratok pontos műszaki adatot is tartalmaznak a „pártapparátus védett munkahelyével” kapcsolatban. A Pártgazdasági Osztály előírása szerint 250 fő „aktív, magas nivójú szellemi munkát végző dolgozó” számára kellett megfelelő védelmet és zavartalan munkahelyet biztosítani az esetleges háborús légítámadások idejére. A munkahely zavartalanságának feltételeit már meglehetősen differenciáltan szabályozták. 15 fő részére terveztek külön szobát, a többiek csoportos munkahelyre számíthattak. További 2x3 személy viszont kiváltságos ellátásban részesülhetett: személyzeti szobájukhoz városi telefonálmás, külön mosdó, WC, fürdő, zuhanyzó járt. 22 fő számára – „a munka természetének megfelelően” – tanácskötőt és egy irányítoszobát terveztek.

A főleg tartósított ételek elkészítésére alkalmas konyhából került volna az étel a 45 fős ebédlőbe. A konyhában vilamos melegítőket szándékoztak elhelyezni a konzerv és félkész ételek melegítésére. Az eredeti tervek szerint a konyhát az ebédlő alatt helyezték volna el, és egy kézi emelésű étellift épült volna a két szint között. A 4 fős betegszoba mellett orvosi rendelő foglalt volna helyet. Az objektum egyik végébe hűtőkamrát terveztek élelmiszerek hosszú távú tárolására. Ekkor a teljes befejezés 14 196 646 Ft-ot igényelt volna.

Követelmény volt a létesítmény légmentes elzárhatósága a külvilágtól. A belső informáláshoz minden helyiséget hangszóróval láttak volna el, a külső kapcsolatot géptávíró-összeköttetés, valamint rádió adó-vevő készülékek biztosították volna. Az egyik részlegben tervezték a rádió adó-vevő és a 100 vonalas telefonközpont kialakítását.

Alaphelyzetben az energiaellátást a városi hálózatról történt volna. Az áramellátást a ház pincéjében lévő ELMŰ 10/0,4 kV-os transzformátorral tervezték megoldani (ez így is épült meg). Ki-

maradása esetén a mélyben elhelyezett két Ganz-Jendrassik dízelgenerátor szolgáltatna volna a 400 V-os feszültséget. Együttel teljesítményüket 270 LE-re tervezték. A világítási hálózat, az esetleges akkumulátoros üzemre tekintettel, 110 V-ra készült. A világítást 6 órán át – csökkentett mértékben – akkumulátorokról is biztosítani kellett volna.

A felvonó 25 személyes, 2000 kg teherbírású, ajtó nélküli kivitelű lett volna. Tervezett sebessége 0,5 méter/másodperc, emelési magassága 43,5 méter volt. A zsúfoltság elkerülésére 20 fővel javasolt le- vagy felszállítása 5 percet vett volna igénybe. A felvonó teljesítményigénye 45 LE volt.

A fűtést 175 000 kal/óra, a használati melegvíz-igényt két 200 000 kal/óra teljesítményű olajtüzelésű kazánal oldották volna meg. A fűtést szivattyús melegvíz-fűtéssel alakították volna ki, az égéstermékek eltávolítását külön ventilátoros elszívókkal oldották volna meg. A dízelmotorok és olajkazánok számára 8 napos üzemanyagkészlettel kellett volna rendelkezni.

Az általános ivó- és fürdővízellátást a városi vízhálózatról tervezték megoldani. Minden egyéb vízszükségletet (klímagépek, WC-öblítés) a főbejárati aknában létesített csápos kútból lehetett volna kielégíteni. Ez meg is épült. Ennek a kútnak a vize ivóvízként is használható volt, így a városi vízellátás kiesése esetén ráköthető lett volna az ivóvízhálózatra. Tervezett maximális vízadó képessége 50 m<sup>3</sup>/óra. A szintkülönbségek miatt mind a városi hálózatról, mind a csápos kútból szivattyú nélkül, gravitációsan történhetett a vízellátás.

A csatornázást két különálló rendszerrel tervezték megoldani. Az egyik a beszivárgó bányavizeket, a másik rendszer a fürdőkből, WC-kben, a konyhában és a felmosáshoz használt vizet gyűjtötte volna. Mindkettő pneumatikus áttemelőberendezései főbejárati akna alsó részében kaptak volna helyet. A szennyvizet a felszíni csatornahálózatba nyomták volna fel. A szellőztetés teljesen mesterséges lett volna, szívó- és nyomóventilátorokkal. Ezek háromféle üzemmódban működhetek volna. Az 1. üzemmódban a felszínről közvetlenül szívták volna be az egy főre eső óránkénti 40 m<sup>3</sup> levegőmennyiséget. A 2. üzemmódban az ismert gázokkal szennyezett levegőt gázszűrőkön keresztül szívták volna be egy főre 6 m<sup>3</sup>/óra teljesítménnyel. Míg a 3. üzemmódban a külső levegő beszívása nélkül a belső levegőt kellett volna kerin-



A tartózkodó felső szintje (fent)

Az óvóhely alsó szintjén lévő légóajtók (légzsillip) (lent)



getni, oxigén hozzáadagolásával és a szén-dioxid megkötésével regenerálni.

A munkaterek hőfoka mindhárom üzemmódban télen 20 °C, míg nyáron 26-27 °C körül volt előírva, 65% körüli relatív páratartalommal. A friss levegő beszívását és a használt levegő kidobását a főbejárati aknán keresztül oldották volna meg, és a 7 ventilátor tervezett összteljesítménye 115 LE lett volna. A felszínen a beszívó- és kidobási pontok helyének meghatározására a BM kísérleteket végzett.

## A POLITIKAI BIZOTTSÁG HATÁROZATA

1957-ben a félkész létesítménnyel kapcsolatban a légoltalmi parancsnokság négy kérdés tisztázását kérte a Politikai Bizottságtól:

1. Az ország fegyveres védelme idején a műtárgy állandó munkahelyül vagy időszakos (légiriadó alatti) munkahelyül szolgáljon?
2. A védett munkahelyen tartózkodó személyek munkájának jellege, különös tekintettel a külső kapcsolatokra.
3. Milyen állami és pártszervekkel kell biztonságos hírösszeköttetést biztosítani?
4. A felső pártvezetés a műtárgyból mennyire kívánja figyelemmel kísérni a hadsereg tevékenységét és az országot ért támadások helyét, valamint következményeit?

A fentiek eldöntése mellett a pénzügyi problémák is sürgős döntést igényeltek. 1956 végén a műtárgy még gyakorlatilag használhatatlan volt, miközben a költségek már meghaladták – akkori értéken – a 34 millió forintot. A vízszintes alagutak a függőleges ak-

nákkal együtt is csupán 73%-os műszaki készütségben voltak, míg az építkezés egésze csak 63%-ban valósult meg. Hiányzott még a teljes vízszigetelés, a vasbeton köpeny, a belső szerkezeti és gépészeti berendezés, a Szabadság téri akna védőszerkezete és a földalatti vasúthoz csatlakozó szellőzőalagút, amely egyúttal vészkijáratként is szolgált volna. A befejezéshez szükséges költségeket ekkor 14,5 millió forintra becsülték.

A Politikai Bizottság 1957. augusztus 13-i ülésén tűzte napirendjére az „F/4 jelű, a pártapparátus védett munkahelyével kapcsolatos” jelentést. Az első napirendi pontot az „ellenfordalmi szervezkedés vizsgálatának eredményéről” Biszku Béla belügyminiszter zárt ülésen terjesztette elő. Az objektum 6. napirendi pontként történő tárgyalására viszont a pártközpont Gazdasági Osztályának és a BM Légoltalmi Parancsnokságának képviselői (Laczkó Pálné, illetve Lesták István és Racsek Károly) is meghívót kaptak. Lesták azt javasolta, hogy az építkezést be kellene fejezni, hiszen így, ahogy van, évente komoly károsodás éri. Kádár János közbevágott: „Nagyon sok pénzbe kerül.”

Lesták magyarázatképpen kitért a jelentésben is szereplő P/50-es objektum helyzetére. Ez a Vár alatt elhelyezkedő, 95%-ig kiépített műtárgy volt, amely a Politikai Bizottság tagjai, valamint az állami vezetők (a Minisztertanács tagjai, Honvédelmi Minisztérium Vezérkar stb.) elhelyezésére szolgált. A „korábbi vezetés” mégis döntést hozott az F-4 megépítéséről. *„Ebben már benne van 34 millió. Nem közömbös, hogy a 34 millió kárba vész-e vagy nem. Ezt mi nem tudjuk eldönteni, ezért hoztuk ide a javaslatot”* – érvelt az Országos Légoltalmi Parancsnokság (OLP) vezetője.

A korabeli pártszakásoknak megfelelően a Politikai Bizottság üléseire hozott előterjesztés egyben határozati javaslatot is tartalmazott. Az OLP dilemmáját jelezte, hogy „A” és „B” alternatívát is kidolgozott, ami viszont nem volt mindennapos. Az építkezés folytatása 20 millióba, leállítására félmillióba került volna. Mivel a napirendi pont vitájában további hozzászóló nem akadt, Kádár János tett javaslatot: *„A legszim-*



A gépház a szűrőkkel

patikusabb a Szabadság téri lejárát befejezése és a megfelelő összeg megadása. Ezt fogadjuk el." A jelentésben megfogalmazott „A” és „B” kérdésekről nem esett szó.

Végül a Politikai Bizottság határozata kimondta: „Egyetért a Szabadság téri lejáró befejezésével (és ezzel a műtárgy befejezésével). Utasítja az Országos Tervhivatal elnökét, hogy az ehhez szükséges 1,5 millió Ft-ot részben az 1957-es évben (800 000 Ft) részben 1958-as évben biztosítsa, ne csak pénzben, hanem anyaggal is. Az állagmegóvás érdekében évenként 250 000 Ft-ot bocsásson a BM Légoltalmi Parancsnokság rendelkezésére.”

### AZ ÉPÍTÉSI MUNKÁLATOK SZÜNETELTETÉSE, ÁLLAGMEGÓVÁS

1957–58-ban csak állagmegóvó munkálatok folytak a létesítményben. Minden évben folyamatosan víztelenítettek, az ácsolatokat átvizsgálták, szükség esetén cserélték. Általában egy villanszerelő, egy lakatos, egy gépkezelő, három portás, egy raktáros és néha egy műszakis, valamint egy-két ács dolgozott lent minden munkanap az építési napló szerint. A munkák során a csurgalékvizeket szivattyúzták, szivattyúkesznlétet, aknafelvonó üzemet és késznlétet tartottak fent. Elektromos világítást használtak, magasznyomású kompresszorral dolgoztak, csillevégányt használtak, iszapta-

karítást végeztek. Az aknában a lépcsőt és a felvonót cserélték. További feladat volt a tübingek csavarjainak cseréje, injektálás és szigetelés, illetve a repedt tübingek tömítése. Egyes helyeken vaslemez-szigetelést és belső monolit vasbeton köpeny zsaluzását is kiviteleztek.

Volt olyan időszak 1961-ben, amikor a fenti szakmunkáslétszámon felül 16-19 segéd munkás is dolgozott a létesítmény építésén, karbantartásán. 1962-ben íves vasbeton falak épültek 4 réteg fekete szigeteléssel, és ebben az évben készült el az összes vasbeton szerkezet belső szigetelése. A tübingek szigetelése nem valósult meg, pedig már évekkel azelőtt készültek rá tervek és költségvetések.

### A BEFEJEZETT OBJEKTUM

Végül is az objektumot nem az eredeti tervek szerint fejezték be. A '60-as évek közepén a közelben lévő Nehézipari Minisztérium számára alakították ki. A minisztériumból a felszínen érkező alkalmazottak számára beépítettek egy acéllépcsőt a Szabadság téri aknába, mely a mai napig látható az egykori MTV-székháztól délre fekvő, kör alakú szellőzőben. Az acéllépcső a metró levegőszállítását nem akadályozta. Ekkor osztották két részre az F-4 tartózkodási célú csöveit egy vasbeton földemmel. Az így kétfelületessé váló építmény már sokkal nagyobb hasznos alapterülettel rendelkezett, ezáltal befogadóképessége megnőtt. Viszont a tervezett vezetési pont (irodai-óvóhelyi) funkció nem valósult meg, a felszíni épülettömbhöz tartozó épületeket pedig a pincszinten nem kapcsolták az objektum főbejáratához.

Már a tervezéskor felvetődött a nagyobb távolságra történő menekülés biztosítása. Erre a létesítményből a vészkijáraton át menekülve a metró igénybe véve nyílt lehetőség. A metrórn keresztül akár a városból is ki lehetett juttatni a kívánt apparátust. A 2-es metróban ugyanis a Deák téri állomástól északi irányban, a két vonali alagút között elkészült egy kihúzóvágány. (Ez a 3-as metró építésekor az ún. hurok – a két vonal közötti vasúti összeköttetés – egyik eleme lett.) Ennek felhasználásával lehetségessé vált a városból való gyors távozás, a ma is létező 2-es metró és MÁV-vágányok közötti összeköttetéssel a felszínen, a Keleti pályaudvarnál és a Pillangó utcai megállónál.

Az F-4 alagútóvóhelyet 1965–66-ban fejezték be. Teljes területe 3500 m<sup>2</sup>, befogadóképessége több mint 2200 fő, ám csak rövid idejű benntartózkodásra lett volna alkalmas a létesítmény. A megvalósult objektumban orosz gyártmányú durva és finom por-szűrők vannak felszerelve, valamint ún. univerzális elnyelőszűrők, amelyek az esetleges mérges gázokat aktív szén segítségével kötik le. Az objektumban összesen 4000 m<sup>3</sup>/óra teljesítményű légszállítás biztosított.

A teljes elzárkózási idő – regenerálás nélkül – kb. 4 órát tett ki. Tervben volt a kilencvenes években az elnyelőszűrők regeneráló-rendszerre cserélése, mely az emberek által termelt szén-dioxidot lekötötte és a felhasznált oxigént palackokból pótolta volna, de ez nem valósult meg. A létesítmény számára a metróhálózatról maximum 50 kW/h teljesítményű energiaellátás állt rendelkezésre. Elzárkózás és hálózati kimaradás esetén a telepített 2 db Ganz-Jendrassik (1962) kéthengeres, dízelaggregát egyenként 15 kW-os teljesítménnyel tudja ellátni az objektumot. Érdekes megoldás, hogy az aggregát az emberek által elhasznált levegőt használja fel. A dízelek égéstermék-vezetékei is a Steindl utcai épülethez érkezőnek fel. Szükségvilágítás céljára lúgos akkumulátortelep volt elhelyezve, mely 2 órás üzemelést tudott biztosítani.

A vízellátást a városi közműhálózatról biztosították. Az egyik alagút végében, vasbetonból kialakított tárolóban 150 m<sup>3</sup> víz tárolására nyílt lehetőség. Így egy főre 60 liter víz jutott volna. A 16 db falikútba hidroforok juttatják el a vizet. A létesítményben több mint

50 db WC van, a belső szennyvízhálózat gravitációsan vezeti el a vizeket az akna alján kialakított 2 m mély zsombpa, ahonnan szivattyúk és kompresszorok nyomják fel a felszíni csatornahálózatba. A tübingek vízcsurgásait összegyűjtötték és ugyanígy „kidobták” a felszíni csatornahálózatba, de a többi gépészeti rendszerhez hasonlóan mára már ez sem működik.

A lift hatszemélyes, 450 kg teherbírású típus lett. Sebessége 1,6 m/s, mely saját korában az ország egyik leggyorsabb felvonója volt. Az objektum teljes építési költsége mai árakon számolva kb. 8-10 milliárd Ft volt.

## ESETLEGES HASZNOSÍTÁSA

Bár a létesítményt eredeti céljára sohasem használták, a hetvenes évek közepéig készenlétben tartották. 1980-ig a Polgári Védelem Országos Parancsnoksága (PVOP) intézkedése alapján a Budapest Főváros Polgári Védelmi Parancsnokság (BFPVP) üzemeltette. A költségekhez egynegyed-egynegyed arányban hozzájárult az akkori Építési Minisztérium (ÉM) és a Kohó és Gépipari Minisztérium (KGM). Működtetését 1981-ben átvette a BKV, amely METRÓ-PV METRÓ Szakszolgálati Vezetési Pontot akart benne kialakítani, de ez nem valósult meg.

A jelenleg is állami tulajdonú létesítmény a BKV ellenőrzése alatt áll, ám elég rossz állapotban van. A világítás hiányos, a dízelaggregátok évtizedek óta üzemképtelenek, a szűrők szavatossági idejük sokszorosán vannak túl, a gépészet rozsdásodik, az akkumulá-

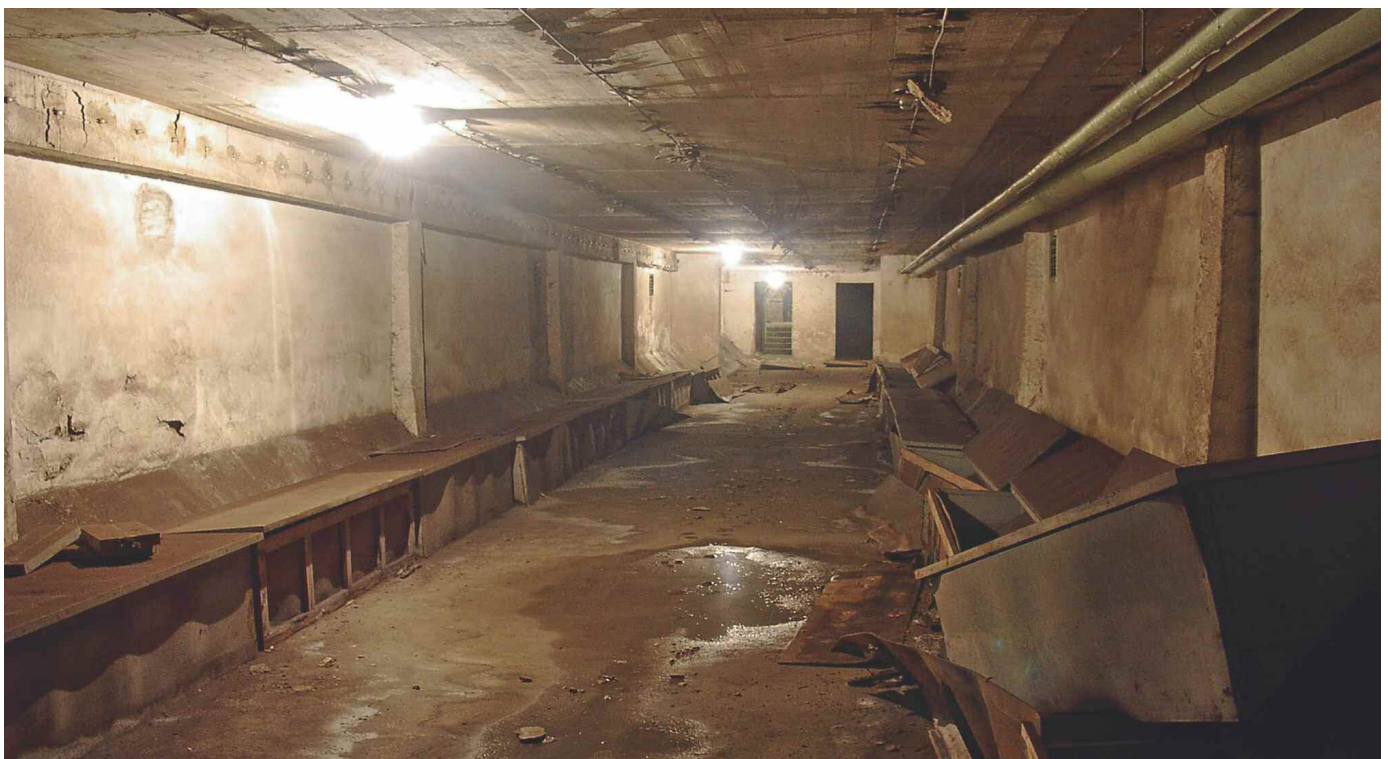
torok teljesen tönkrementek, sok helyen pallókon és téglákon egyensúlyozva lehet csak közlekedni a csurgalékvizek miatt. Fenntartásáról hiányosan gondoskodnak, egy tanulmány szerint gépészeti felújítása már 1992-ben kb. 500 millió forintot emésztett volna fel. 2009-ben a Steindl utca 12. átépítése miatt az épület udvarán lévő főbejárati vasbeton henger műtárgyat elbontották. Ez a munka több mint egy hónapot vett igénybe.

A BKV már többször szeretett volna megszabadulni a számára felesleges ingatlantól. Az elképzelések között még diszkrét kialakítása is szerepelt. Leleményes vállalkozók már kezdeményezték, hogy itt, egy egészen biztonságos helyen nyíljon meg a világ egyetlen atombunker-romkocsmája. Csakhogy a tűzoltóság szerint sehogy sem oldható meg szükség esetén több száz szórakozó ember gyors kimenekítése. Egy másik társaság gombát termelt volna itt, ám ez a terv is meghiúsult. Többen azt javasolták, alakítsák borospincévé az egész labirintust.

2014 tavaszán egy cég szerverközpontot akart benne létrehozni. A cég azt vizsgálta, hogy a csápos kutak vize használható-e hűtésre, illetve mágnese-sen megfelelően árnyékolta-e. A vizsgálat pozitív végeredménnyel zárult. A létesítmény – fennállása óta most először – méltó, fontos és hasznos funkciót kaphatott volna, de ez sem valósult meg.

A létesítmény a nagyközönség számára továbbra sem látogatható. ♦

—————→  
A tartózkodó alsó szintje  
—————→





# Óvóhely és stratégiai szállítási útvonal

**A földalatti gyorsvasút kelet–nyugati (ma 2-es metró néven ismert) vonalával kapcsolatban már a tervezés időszakában különleges tervezési követelmények fogalmazódtak meg. Az egyik cél az volt, hogy a vonal Baross tér–Déli pályaudvar közötti, mélyvezetésű szakaszából a Nyugati pályaudvar és a Déli pályaudvar közötti részt a Hadügyminisztérium szükség esetén stratégiai szállítási útvonalként vehesse igénybe. A másik pedig, hogy a földalatti gyorsvasút építményei óvóhelyként is funkcionáljanak.**

**A** tanulmánytervek kidolgozásra a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) adott tervezési megbízást 1950 elején. A háborús helyzetben is működőképes, 204 munkaszobával tervezett óriásbunkert saját konyhával, gépházzal, áramfejlesztőkkel is felszerelték volna. Menekítési céllal gépkocsival járható alagúttal kapcsolódott volna a pesti oldalon épülő földalatti vasúthoz. Autonóm üzemmódban a külvilágtól függetlenül is hosszú ideig képes lett volna működni. Végül az elképzelés más formában, néhány száz méterrel arrébb, módosított tervek alapján valósult meg.

## KATONAI FUNKCIÓK

Mivel a kelet–nyugati vonal sem a tervekben, sem megvalósult állapotában nem érinti a Nyugati pályaudvart, ahhoz egy külön bekötőalagút épült volna. Ez a Nyugati pályaudvar és a Kossuth tér között épült volna ki, kizárólag a honvédség szállítási igényeinek kielégítése céljából. A Kossuth téren a bekötő alagút fogadására ún. trombita műtárgy készült vasbetonból, ez a mai napig megvan. A Nyugati pályaudvarnál vizsgálták, hogy hol érhetné el a felszínre a bekötőalagút. Amennyiben a pályaudvar közelében jutott volna ki a szabadba, akkor a lejárát légmentesítéséről is gondoskodni kellett volna, hiszen a pályaudvar kiemelt célpontnak számított. Távlatos kijárat esetén ez nem látszott szükségesnek, viszont hosszabb és így költségesebb bekötőalagutat kellett volna építeni.

1953-ban Nagy Imre intézkedései miatt hosszabb időre leállították a metróépítést. Amikor több mint egy évtized után újraindult az építkezés, a célok már mások voltak, így a földalatti gyorsvasút honvédségi stratégiai szállítási útvonalként való kiépítése és használata nem valósult meg. Nem készült el a Nyugati pályaudvar és Kossuth tér közötti bekötő alagút és a Déli pályaudvarnál a felszínre kivezető alagútszakasz sem.

## ÓVÓHELY

Viszont a földalatti gyorsvasutat úgy építették, hogy az szükség esetén óvóhelyként is igénybe vehető legyen. Ezek a beruházások elkészültek és a mai napig működőképesek. A vonalat ezért szakaszolták. Például a Duna alatti szakaszhoz mind a Kossuth, mind pedig a Batthyány téri ún. vonali elzáró kapu létesült egy esetleges vízbetörés miatt.

A szakaszolókapuk mindenhol nagy védőképességű, lökőhatás (robbanás) ellen védő, légmentesen záródó ajtók, melyek központilag, távirányítással zárhatóak. Ezek a kapuk ún. energiamentes módon (tehát áramszünetben is) „maguktól” bezárhatóak. Minden felszínre vezető közmű és egyéb csatlakozás légmentesen zárható, s kb. 220 000 fő számára biztosítja a külső, szennyezett levegőtől való elzárkózást.

Áramkimaradás esetén automatikusan óriási méretű dízel mozdonymotorok kapcsolódnak be, melyek a szükséges elektromos áramot biztosítanák az óvóhely számára. Használati víz a szektoronként kiépült ún. csápos kutakból lenne biztosítható. Élelemellátás az óvóhelyen nincs. Az állomásokról érkező emberek a vonali alagutakban, a síneken foglalhatnának helyet, az állomásokon veszteglő metrószerelvényekben csak a gyerek anyukák és rászoruló idősök elhelyezését tervezték. A peronokon orvosi ellátóhelyek épülnének ki.

A levegőellátást mesterségesen, ventilátorokkal lehet fenntartani. Amennyiben a külső levegő szűrve használható minőségű, porszűrőkön és aktív szenes, ún. harcigáz-szűrőkön keresztül történne a légbeszívás. Nem megfelelő külső levegő esetén teljes elzárkózás történne, és a benttartózkodás csak addig lenne lehetséges, amíg a levegő szén-dioxid-tartalma a veszélyes szintet el nem éri, illetve amíg a levegő oxigéntartalma egy bizonyos szint alá nem csökken.



← →  
Metróalagút az F-4 mellett  
← →

