

Christoph Oboth

IM PRAGER UNTERGRUND - KOLEKTORY

Nur wenige Besucher der tschechischen Hauptstadt ahnen, dass neben der U-Bahn tief unter der historischen Altstadt ein weiteres weitverzweigtes Tunnelsystem existiert, in dem sogar Züge verkehren: die von der Firma Kolektory Praha a.s. betriebenen Versorgungstunnel der Stadt.



Prag unter Tage: Die von der Firma PHS strojárne a.s. gebaute Akkulok mit einem Besucherzug am Hauptzugang des Systems am Platz Senovázé náměstí. Im Vordergrund sind die wenigen vorhandenen Abstellgleise und die Zufahrt zum Akkuladerraum zu sehen. (Fotos: Christoph Oboth, 15.5.2015)

Wer als Autofahrer mitten im Verkehrschaos der Hauptstadt feststeckt und dabei noch genug Nervenstärke besitzt, die Umwelt außerhalb des Straßenverkehrs wahrzunehmen, wird irgendwann bemerken, dass in Prag nur an den wenigsten Orten die Straßen aufgerissen werden, um sich um die unterirdischen Versorgungsleitungen zu kümmern.

Diese erfreuliche Tatsache liegt darin begründet, dass sich die Stadt in den 1970er Jahren dazu entschlossen hat, die lebenswichtigen Leitungen nicht unmittelbar unter den Straßen im Erdreich zu verstecken, sondern in eigenen, ständig begehbaren Tunneltrassen in größerer Tiefe zu führen. So ist ein jederzeitiger Zugang für Wartungs-, Erweite-

rungs- und Instandhaltungsmaßnahmen problemlos möglich. Tunnelsysteme wie dieses waren keine Prager Erfindung: bereits 1863 wurde ein ähnliches System in London angelegt und auch in Städten wie Zürich oder Berlin gingen ähnliche Anlagen in Betrieb.

Der Ausgangspunkt des heute insgesamt rund 90 km umfassenden Prager Tunnelsystems waren die in den 1970er Jahren neu entstandenen Plattenbausiedlungen, die meist auf der grünen Wiese in den Außenbezirken aus dem Boden gestampft wurden. Da hier noch meist noch auf keinerlei Bebauung Rücksicht genommen werden musste, verlief der Bau der Leitungstunnel problemlos in offe-

ner Bauweise. Die vorgefertigten Tunnelsegmente wurden einfach in offene Gräben abgesenkt und später überdeckt. Doch schon bald wurde die Anlage weiterer Tunnel unter der Innenstadt unumgänglich. Hier jedoch konnte eine offene Bauweise nicht mehr angewandt werden, vielmehr mussten die Tunnel bergmännisch vorangetrieben werden.

Streng genommen müssen sogar zwei Tunnelsysteme erwähnt werden: Die untere Sohle in einer Tiefe von 25 - 35 Metern (an einigen Stellen sogar bis zu 45 m) dient als zentraler Sammelkanal für alle wichtigen Hauptstränge. Hier verlaufen die wichtigsten Wasser-, Abwasser- und Gasleitungen sowie Strom-, Telefon- und Internetkabel. Eine Besonderheit ist das zwar stillgelegte, aber immer noch vorhandene Rohrpostsystem, das zwischen der Prager Burg und der Hauptpost als Touristenattraktion vorgehalten werden soll. Ob dieser Initiative letztlich Chancen einzuräumen sind, bleibt abzuwarten, zumal die historische Verteilerstelle samt Antriebseinheit in der Hauptpost nicht ohne weiteres zugänglich ist und sich der Unterhaltungswert einer Rohrpost im Zeitalter virtueller Realitäten nicht sofort jedem erschließt.

Diese untere Ebene des Kolektory-Systems hat keine unmittelbare Verbindung zu den darüber liegenden Gebäuden und ist für den Transport größerer Materialmengen zum Teil mit schmalspurigen Gleisen (600 mm Spurweite) ausgestattet. Der Durchmesser der Strecken kann durchaus das Profil einer herkömmlichen U-Bahnstrecke aufweisen, jedoch sind beiderseits des Gleises schier endlose Metallregale zur Aufnahme der Leitungen aufgebaut, die in der Mitte gerade einmal genug Platz für eine schmalspurige Grubenbahn lassen.

Die höher gelegenen Strecken sind schienenlos und haben ein deutlich kleineres Profil. Sie dienen der Verteilung der jeweiligen Leitungen bis in die Gebäude und liegen in einer durchschnittlichen Tiefe von 6 - 11 m.

Das gesamte System wird per Computer laufend auf Schäden überwacht, wozu drei Zentralen im Stadtgebiet verteilt sind. Eine davon liegt nahe des Hauptbahnhofs am Platz Senovážné náměstí 11 und bot zumindest noch 2015 die Möglichkeit von öffentlichen Besichtigungen.

Über das Bahnsystem können an dieser Stelle keine tieferschürfenden Fakten genannt werden. Betrieben wird ein System von 3,1 Kilometern Gleis, im Prinzip eine einzelne Strecke mit einem Abzweig. Vorhanden sind zwei Akkuloks: eine fast nagelneue Maschine stammt von PHS strojárne a.s in Hliník nad Hronom, also einem klassischen Hersteller von Feldbahn- bzw. Grubenloks aus der Slowakei. Eine ältere Maschine vom Typ Metallist vom Betrieb für Bergbauausrüstungen (BBA) in Aue war im Mai 2015 abgestellt, ist aber wahrscheinlich noch betriebsfähig. Ihren Einsatzort erreichen die Fahrzeuge mit Schwerlastfahrstühlen, über die auch die Besuchergruppen anfahren können. Weitere Zugänge befinden sich unauffällig in Form von Klappen im Straßenpflaster. Es ist ein erstaunlicher Effekt, wenn sich mitten auf einem belebten Platz ein scheinbarer Kanaldeckel öffnet und eine ganze Besuchergruppe mit Schutzhelmen über eine Leiter ans Tageslicht emporarbeitet. Ähnlich verblüffte



Von beiden Seiten ragen die Träger für die Kabeltrassen dicht ans Gleis heran. Es ist noch ausreichend Platz für Erweiterungen vorhanden.

Gesichter ergeben sich, wenn sich zwischen den Schaufenstern von Edelboutiquen plötzlich eine auffällige Tür öffnet und so gar nicht zum modischen Umfeld passende Personen auftauchen.

Über die aktuellen Möglichkeiten zum Besuch des Kolektory-Systems informiert man sich am besten auf der Internetseite.

<https://www.kolektory.cz/en/exploring-the-underground/>

Eine technische Rarität stellt das Rohrpostnetz dar. Im Keller der Hauptpost befindet sich die Kompressorenanlage zur Gewinnung der notwendigen Druckluft.

