Ramses II zieht um

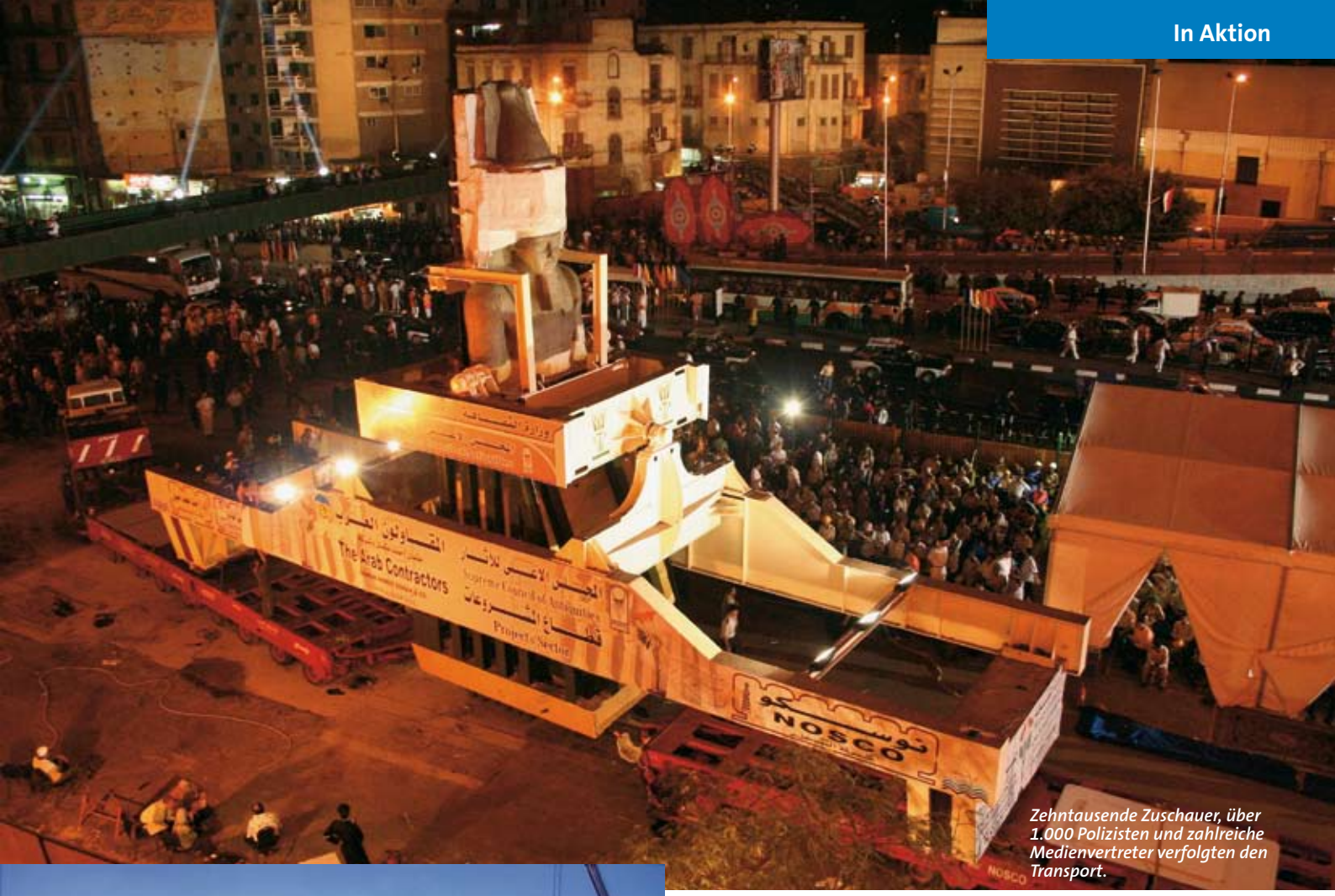
Imposante Kulisse für historischen Transport. Bildnachweis: dpa/picture alliance

3.200 Jahre alt, 83 t schwer und 13 m lang – der Umzug der berühmten Statue von Ramses II stellte nicht nur die Techniker des Transports vor Probleme, sondern auch die Logistiker, die das „nationale Symbol“ Ende August durch Kairos Innenstadt befördern mussten.

Insgesamt über 30 m lang war der Konvoi. Die kostbare Fracht geschützt durch eine eigens gebaute Spezialkonstruktion. Die Kombination aus Stahl, Zellophan, Montageschaum und speziell entwickelte Mechanismen sollten die „sensible“ Statue vor der Transportbelastung und vor einem möglichen Bruch bewahren. Der Aufwand, den die beiden ägyptischen Transporteure „Nosco“ und „Abrab Contractors Company“ betrieben, war enorm, aber auch verständlich. Nicht auszudenken was gewesen wäre, wenn der „ägyptische Mythos“ vor den Augen der Welt zu Schaden gekommen wäre.

Seit 1954 hatte die Statue in Kairos Hauptstadt einen festen Platz. Dabei stellte die Reise

Ramses-Statue am alten Standort in Kairos Innenstadt.



Zehntausende Zuschauer, über 1.000 Polizisten und zahlreiche Medienvertreter verfolgten den Transport.

Die Statue kurz vor der Ankunft am neuen Standort.

Ende August schon den dritten Umzug in der Geschichte des Abbilds dar. Bereits vor über 3.000 Jahren wurde die tonnenschwere, aus einem Steinblock „roter Granit“ gehauene Statue per Land und Schiff aus einem Steinbruch nähe Aswan zum Tempel des Path, 30 km entfernt vom Gizeh Plateau transportiert. Eine Vorstellung, die selbst heute noch bewunderndes Kopfschütteln hervorruft, hatten doch die „alten Transportmeister“ ganz bescheidene technische Voraussetzungen, um die 30 km zu überwinden und nicht die MAN-PS und Scheuerle-Tiefladertechnik von heute zur Verfügung. Nach seiner Wiederentdeckung 1882 wurde das Monument restauriert und 1954 durch Präsident Abdel-Nasser mit Hilfe des Militärs auf Lastwagen in sechs Einzelteilen nach Kairo gebracht und dort feierlich vor der Universität aufgestellt. Der Ramses-Platz und die U-Bahn-Station, Lieder und zahlreiche Filme, die vor dieser großartigen Kulisse gedreht wurden, sind Beweis für die Popularität der Figur „Ramses II“ .

Weit über 1.000 Polizisten mussten die Fahrt entlang der Strecke sichern.

Doch ein Transport in Einzelteilen wie 1954 kam 2006 nicht mehr in Frage. Keine leichte Aufgabe für Planung und Transport, wusste man doch, dass die kostbare Fracht nicht nur unschätzbaren Wert, sondern auch hohen symbolischen und psychologischen Charakter besitzt. Über 10 Jahre diskutierte man in Ägypten, auch im Parlament, über den Umzug. Kosten und Technik, aber auch die Symbolkraft, die das Denkmal im Zentrum von Kairo besaß, zögerten den Transport immer wieder hinaus. Mit der Entscheidung des Baus des neuen „Großen Ägyptischen Museums“ bei den Pyramiden, fiel auch die Entscheidung zum Umzug. Zumal die Umweltbelastung in Ägyptens Hauptstadt mehr und mehr zur Belastung für die Statue wurde.

Was jedoch nicht vorausgeplant werden konnte, war das enorme nationale und internationale Interesse an dem Transport. Zehntausende Ägypter begleiteten ihren Pharao mitten in der Nacht durch Kairo. Menschenmassen wie zu seiner Zeit. Die Straßen waren mit Fahnen geschmückt und die Stimmung glich einer Feier der „Fußballnationalmannschaft“. Sprechchöre, die „Ramses, Ramses“ skandierten, begleiteten die Transporteure. Auf Balkonen, Moscheen und Bussen saßen die Ägypter, um einen Blick auf diesen historischen Umzug zu erhaschen. Somit waren nicht nur dutzende von Schwertransport-Experten im Einsatz, sondern auch noch weit über 1.000 Polizisten, die die Fahrt entlang der Strecke sichern mussten.

MAN-Zugmaschine und Scheuerle-Tieflader – der deutsche Beitrag zum Transport. Bildnachweis: dpa/picture alliance

Schon viel Aufmerksamkeit beim Testlauf im Juli, mit der originalgetreuen Nachbildung der Statue.

Über umgerechnet eine Million Euro kostete der Transport, für den eigens eine Bahnüberführung in Kairo gebaut wurde und der in seinem Vorbereitungsaufwand mehr verbirgt, als man es auf den ersten Blick vermuten könnte. Experten, die Kenntnis von der Restaurierung 1952-54 hatten, waren ebenso beteiligt, wie Archäologen und Techniker. Mit Hilfe modernster Technik wurden über 30 Millionen Bildpunkte betrachtet, dutzende Archäologen vor dem Transport befragt und jeder Quadratzentimeter der Statue dokumentiert, damit beim Transport auch ja nichts schief gehen würde. Über 10 Stunden dauerte der Transport durch Kairo, und alle halbe Stunde wurde der „Patient“ genauestens untersucht, um besonders die schwächeren Teile der Statue zu schützen und einen unbeschadeten Transport sicherzustellen. Diese Genauigkeit war erst recht nötig geworden, nachdem man Brüche innerhalb der Statue ausmachen konnte. Aus diesem Grund mussten Überlegungen, die Staute zu demontieren und an neuer Stelle wieder aufzustellen, aufgegeben werden. Erst recht unmöglich wurden andere Transporttechniken, als radiologische Untersuchungen Eisenstäbe ans Licht brachten, die bei der Restaurierung vor über 50 Jahren in den Granit gehauen wurden.

Im Vorfeld ein Testlauf mit detailgetreuer Nachbildung der Ramses-Statue.

Der Aufwand, den Transporteure, Planer und Techniker aus diesen unterschiedlichen Gründen betreiben mussten, um den Transport sicher zu gewährleisten können, war enorm. Eigens für den Transport wurde die gesamte Transportstrecke umfangreichen Baumaßnahmen unterzogen. Straßeneinfassungen wurden bearbeitet, Pflasterungen wurden entfernt, um Erschütterungen zu vermeiden und eine Brücke gebaut – um nur drei Beispiele zu nennen. Darüber hinaus wurde eigens für Ramses ein Transportgerüst konstruiert, das die Transportbelastungen auf die Statue minimieren sollte. Die Arab Contractors Company entwickelte dazu ein System, das mit Hilfe von massiven Holzkonstruktionen den nötigen Seitenhalt gewährleisten sollte, die tonnenschwere Statue aber auch wie ein „Pendel“ in einen Transportrahmen hängte. Zusätzlich wurden gleich drei „Trockenläufe“ im Vorfeld durchgeführt, die Brücken- und Straßenbelastungen testen sollten. Während für die ersten beiden Versuche noch Kalksteinblöcke mit einem ähnlichen Gewicht verwendet wurden, fand der letzte und abschließende Test am 28 Juli 2006, einen Monat vor dem

Transport, mit einem detailgetreuen Nachbau der Ramses Statue satt.

Wahrlich ein Transport in historischen Dimensionen. Welche Dimension dieser Transport hatte, zeigt im Nachhinein auch das nationale, aber auch internationale Interesse. Denn neben zehntausenden Zuschauern, die den Transport vor Ort begleiteten, konnten die restlichen Ägypter die „letzte Reise des Pharao“ live im ägyptischen Fernsehen verfolgen. Weltweit hielt der Pharao Einzug in Nachrichtensendungen, auch in fast allen deutschen Fernsehanstalten, und die weltweite Internetgemeinde konnte via Google-Earth den Transport im Auge behalten.

Für den Transport war die Pharaonen-Statue aufwendig geschützt worden.

Nach zehn Stunden war die Statue an ihrem neuen Bestimmungsort angelangt. Ein Erfolg, den die Ägypter auch der ägyptischen Leistungsfähigkeit zu schreiben, auch wenn man mit mit der MAN- Zugmaschine und dem Scheuerle-Modulsystem ein paar stille „deutsche Helfer“ hatte. Der 65-Jährige Fahrer des „sensiblen Transports“, Ahmed EL-Gharabawi, brachte das Projekt auf den Punkt: „Eine 83 t-Statue über 35 km zu transportieren ist nichts. In meinen 40 Berufsjahren habe ich viel schwerere Lasten und Ausrüstungen, was die Länge und die Breite betrifft, durch Ägypten transportiert. Im Gegenteil ist es eines der kleinsten Gewichte, die ich je gezogen habe.“ EL-Gharabawi gestand jedoch zu, dass seine letzte Reise mit Ramses II ein besonderer Transport war. „Die 10-stündige Reise war die beste Zeit meines Lebens. Ich habe noch nie Tausende von Menschen die ganze Nacht lang singen gesehen.“