

In Bangladeschs Hauptstadt werden pro Jahr zwei Millionen Tonnen Reis gegessen – sein Transport ist ein logistischer Irrsinn. Ein Besuch bei Fahrern, Trägern und Händlern

VON DAVID WEYAND

Ohne Männer wie Mohammad Ali Ansar würden die Menschen in Dhaka verhungern. Wieder einmal ist Ali mit seinem Lkw quer durchs Land gefahren, aus der Hauptstadt ins nordwestliche Dinajpur und zurück, zwei Tage pro Strecke, obwohl der Zielort nur 350 Kilometer entfernt ist, aber die Straßen sind schlecht in Bangladesch. Ali transportiert Reis. Reis für Dhaka, die hungrige Hauptstadt.

Es ist ein Frühjahrsabend, die Sonne ist bereits abgetaucht, doch immer noch ist es über 30 Grad warm und schwül. Wie jeden Abend verstopft eine kilometerlange Blechschlange aus Dreiradtaxi, Autos und Bussen den Dhaka-Aricha-Highway im Nordwesten der Stadt. Ali, der Mitte 40 ist, wartet. Er sitzt auf einem Plastikstuhl und trinkt Tee, sein beladener Lkw steht hinter ihm, auf einem Parkplatz rechts vor der Brücke, die über den Fluss Turag führt. Etwa 200 bis 300 Lastwagen stehen in Reih und Glied daneben, fast alle aus indischer Tata-Produktion.

Manche Ladeflächen sind leer, auf anderen stapeln sich Waren weit über das Fahrerhaus hinaus. Viele kommen aus den Reisanbaugebieten im Nordwesten, aus Rajshahi, Bogra, Mymensingh, Jamalpur und Dinajpur. Dreimal jährlich ernten die Bauern ihre Felder. Zwischenhändler nehmen ihnen die ungeschälten Körner ab, den sogenannten Paddy-Reis, und verkaufen ihn weiter an die Reismühlen. Das bearbeitete Endprodukt wird in 50-Kilo-Säcke verpackt und von weiteren Zwischenhändlern oder direkt von Großhändlern aus Dhaka aufgekauft. In diesem Stadium landet es auf Alis Laster.

Er macht den Job seit 22 Jahren. Ein eigenes Fahrzeug besitzt er nicht, wie die meisten hier auf dem Parkplatz. „Das kann ich mir nicht leisten“, sagt Ali verlegen. Er lässt sich von Spediteuren anheuern, die ihn und seinen Assistenten je nach Auftragslage einsetzen. 300 Säcke haben sie diesmal dabei, es hat sechs Träger und drei Stunden Arbeit gebraucht, um sie auf die Ladefläche zu wuchten. Bis zu 600 Säcke passen auf einen voll bepackten Laster.

Reis wird in Bangladesch morgens, mittags und abends gegessen, immer mit Dhal, einer Linsensuppe, und meistens mit Fisch. 65 Prozent ihres täglichen Kalorienbedarfs decken die Bangladescher mit Reis, allein die Hauptstädter verbrauchen pro Jahr rund zwei Millionen Tonnen. „Diese Massen müssen vom Land in die Stadt transportiert werden – der Großteil per Lkw“, sagt Markus Keck von der Uni Bonn, der zusammen mit anderen Wissenschaftlern für die Deutsche Forschungsgemeinschaft den Reishandel in Dhaka untersucht.

Haben Ali und seine Kollegen die lange und beschwerliche Fahrt aus den ländlichen Provinzen hinter sich, wartet vor den Toren Dhakas eine letzte Hürde. Die Stadtverwaltung lässt schweren Güterverkehr nur nachts in die Stadt, weil die 14-Millionen-Metropole vor dem Verkehrsinfarkt steht. Mit dem unkontrollierten Wachstum – jährlich nimmt die Bevölkerung Dhakas um rund 3,5 Prozent oder etwa eine halbe Million Menschen zu – kann die Infrastruktur nicht Schritt halten. Es gibt bislang keine U-Bahn, ein nur mäßig funktionierendes Bussystem und viel zu viele Verkehrsteilnehmer auf zu wenigen Straßen. Deshalb muss Ali bis 22 Uhr auf dem Parkplatz warten, bevor einer der sieben innerstädtischen Großmärkte ansteuern darf.



Sackweise. Ein Reislager im Inneren des Babu Bazar.

Fotos (6): David Weyand

# Reis für Dhaka

Der Rastplatz Gabtoli ist für ihn und die anderen Kraftfahrer mehr als nur ein Zwischenstopp: Hinter den Lkw säumen hunderte Hütten aus Stroh und Bambus einen Hang, dort wohnt auch Ali mit seiner Frau und den vier Kindern. Tagsüber spielen die Kleinen zwischen den Autos. Mechaniker kauern unter aufgebockten Radkästen, schrauben an Motorblöcken, fetten Blattfedern. Im Teebüdchen nebenan wird Carrom gespielt, ein in Süd-asien beliebtes Brettspiel.

Um kurz vor zehn läuft Ali durch tiefe Reifenfurchen quer über den Parkplatz. Er steigt in seinen Laster, in die Fahrerkabine mit den antiquierten Armaturen. Hinter dem großen Lenkrad wirkt er, der kaum 1,60 Meter misst, etwas verloren, aber sein Blick sagt: Hier bin ich zu Hause. Er dreht den Schlüssel um, der Motor dröhnt, es geht los zum Babu Bazar, dem größten Umschlagplatz für Reis in Dhaka.

Einen Journalisten will Ali im Auto nicht mitnehmen, das gebe nur Ärger. „Auch so muss ich jedes Mal Schmiergeld zahlen, wenn mich die Polizei anhält.“ Der gängige Tarif belaufe sich auf 200 Takka, rund zwei Euro. Etwa zehn Mal, sagt Ali, werde er pro Reistour angehalten, zwei bis drei Mal alleine auf den letzten innerstädtischen Kilometern. „Der Spediteur zahlt es“, sagt er. „Inshallah.“ So Gott will. Auf dem Korruptionsindex der Organisation „Transparency International“ belegte Bangladesch 2011 unter 182 gelisteten Nationen Platz 120.

Bis zum Babu Bazar braucht Ali zwischen 30 Minuten und vier Stunden, je nach Verkehrslage und Polizistenlaune. Der Markt liegt in der Altstadt, im südlichen Teil Dhakas, wo die Gassen noch enger, dreckiger und voller sind als in anderen Vierteln. Mittendrin erhebt sich die gewaltige Buriganga-2-Betonbrücke, auf Stelzen quert sie den gleich-

namigen Fluss. Das Wasser des Buriganga ist pechschwarz, süßlicher Fäulnisgeruch dringt in die Nase. Am Ufer wuchten Tagelöhner die Reissäcke noch in der Nacht von den Ladeflächen und hieven sie zwischen die Brückenpfeiler. Dort drängen sich hinter Brettverschlägen und Plastikplanen die Lager der Großhändler.

Am nächsten Morgen tauchen schnelle Träger auf. Auf den Köpfen balancieren sie weiße Säcke, Schweiß rinnt über ihre Gesichter, ihre Blicke sind leer, die Nackenmuskeln zucken unter dem Gewicht. Für jeden Sack drückt ihnen der Vorarbeiter ein Holzstäbchen in die Hand, die werden später gezählt und bestimmen den Lohn, etwa fünf Cent gibt es pro Sack. Vor

dem Lager erlöst die Männer ein Holzkarren, auf ihm transportieren sie die Last in die Geschäfte der Reisverkäufer.

Zwei Querstraßen hinter der Brücke ist es um die Mittagszeit stiller und nicht ganz so hektisch. In einem verzweigten Straßengeflecht kann man Textilien, Medikamente, Papier, Holz oder Lebensmittel kaufen. Wo es Reis gibt, ist unschwer zu erkennen: Die Geschäfte haben alle nach vorne ein Rolltor und sehen auch sonst aus wie Garagen: zweckmäßig und schmucklos. In den tiefen Räumen stapeln sich bis zu drei Meter hohe Mauern aus Reissäcken, davor kauern

Verkäufer auf Holzpodesten und warten auf Kunden.

Manche



Im Großraum Dhaka leben rund 14 Millionen Menschen. Bekannt ist die Region als weitgrößtes Jute-Anbaugebiet.

haben kleine Häufchen vor sich auf eine Plane gestreut: helle und dunkle, ovale und längliche, große und kleine Körner. „Reis ist nicht gleich Reis“, sagt einer. Passanten laufen vorbei, gelegentlich bleibt jemand stehen, bückt sich, greift nach den Körnern, riecht an ihnen, lässt den Reis wie Sand durch die Finger rinnen.

Insgesamt tummeln sich um den Babu Bazar rund 200 Großhändler. Von Mohammad Nizam Uddin heißt es, er sei einer der umsatzstärksten. Neun verschiedene Geschäfte gehören ihm, darunter ein Laden, der sich „M/S Murshid Vendor“ nennt. „Der Chef ist im Ausland“, knurrt Geschäftsführer Mohammed Sallimulla, Anfang 50. Neben ihm hockt ein Kollege im Schneidersitz, vor beiden Männern steht je ein Schreibpult, darauf ein Taschenrechner und ein speckiges Auftragsbuch vom Format einer Zeitungseite. Ständig klingeln Telefone,

Boten reichen Bestellscheine und Quittungen rein, zwei Helfer stapeln Säcke im Lageraum. Insgesamt arbeiten hier drei Händler und vier Träger.

Acht Reissorten

haben sie auf Lager, jeweils in unterschiedlichen Qualitätsstufen. Die teuerste heißt Nazirshail. Sallimulla blickt über seinen Zwickel und bellt einen Laufburschen an: „Bring mir eine Probe!“ Der rammt ein Stechisen in einen prall gefüllten Sack, durch das kleine Loch rieselt eine Handvoll Reis. Die Körner sind fein, sie glänzen wie Diamanten. „Reis für die Stadt wird extra poliert“, erklärt der Verkäufer. „Auf dem Dorf sind die Körner dicker und runder.“ Nazirshail, beste Qualität, kostet pro 50-Kilo-Sack rund 22 Euro. Einen Zentner Gutti Swarna, die am häufigsten verkaufte Sorte, bekommt man schon für 13 Euro. Bei „M/S Murshid Vendor“ werden täglich 100 bis 150 Säcke verkauft, fünf bis siebeneinhalb Tonnen Reis. Die Kunden sind hier ausschließlich Gastronomen oder Einzelhändler, die den Reis auf Märkten und in Eckgeschäften weiterverkaufen. Große Supermärkte findet man in Dhaka nur selten.

Draußen vor dem Laden liegt verstreuter Reis auf dem Boden. Eine alte Frau bleibt stehen, fegt die Körner mit einem Besen auf und geht mit suchendem Blick weiter. Den aufgelesenen Reis wird sie waschen, trocknen und günstig an die Ärmsten der Armen verkaufen. „Sweeping Rice“ heißt diese Sorte, der Zentner kostet zwischen acht und zehn Euro.

In den Kochtöpfen von Familien, Garfküchen und Restaurants endet die Reise der Reiskörner. Zum Beispiel im Stadtteil Dhanmondi, wo im zweiten Stock eines Eckhauses dicht an dicht gedrängte Esstische stehen. Dutzende Kellner wirbeln umher, kaum sitzt man, sind Teller eingedeckt und die Bestellungen aufgenommen. Wenig später schon steht eine dampfende Schüssel Reis auf dem Tisch, dazu die Linsensuppe Dhal, ein Schälchen Gemüse, drei Sorten Fisch, eine Sorte Huhn. Fisch und Fleisch schwimmen in unterschiedlichen Currysoßen, scharf sind alle Speisen in Bangladesch.

Bevor sich der Gast über das Mahl hermacht, reicht der Kellner eine Schüssel Wasser. Damit wäscht man sich die Hände, tunlichst gründlich, denn Besteck wird hier nicht verwendet. Ein Batzen Reis landet auf dem Teller, dazu Linsensoße und etwas Fisch. Mit der rechten Hand – die linke ist dem Toilettengang vorbehalten – vermengt man den Reis und die anderen Speisen und formt kleine Bällchen, die man sich mit dem Daumen in den Mund schiebt.



Zwangspause. Weil Güter nur nachts angeliefert werden dürfen, warten die Reisfahrer auf einem Parkplatz vor der Stadt.



Blickfang. Die bunt bemalten Reislaster sind meist indische Tata-Modelle.



Dauerstau. Rund um die innerstädtischen Großmärkte sind die Straßen meist besonders verstopft.



Schwerarbeit. Etwa fünf Cent verdient ein Träger an jedem geschleppten Zentnersack.



Zwischenstation. Von den Großmärkten wandert der Reis in den Einzelhandel.