

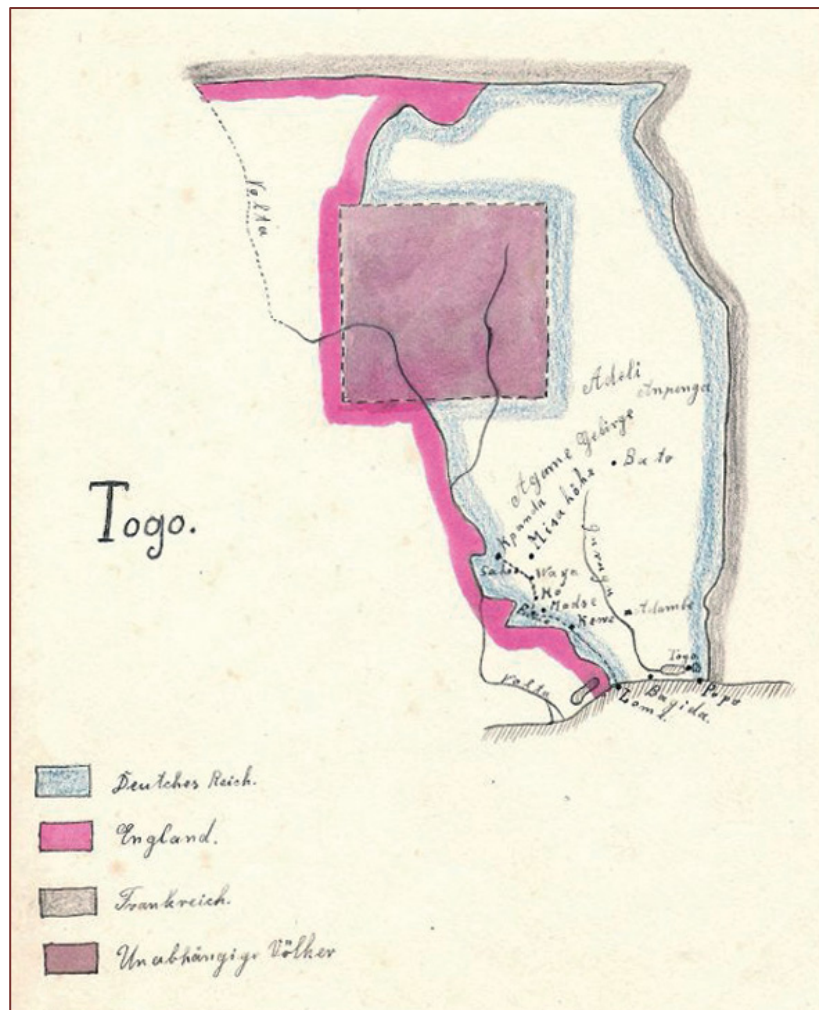
1. Frühe Vorarbeiten zum Bahnbau



Abb.1: Karte vom Eisenbahningenieur Fritz Knorr geschrieben am 17. März 1896 in Biagba, westlich von Amedschowe, an seine Gattin in Freiburg. Befördert über die Goldküstenpost ab Kwitta mit Stempel „VIII.“ der Hamburg-Westafrikalinie (Gretchen Bohlen) vom 9.4.1896. Kartentext: „Habe soeben Besuch von Herrn Wöckel und Herrn Schmidt erhalten und trinken wir ein Glas auf Dein Wohl. Mit herzlichem Gruß Dein Fritz, H.Schmidt, Otto Wöckel“<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Otto Wöckel war Pflanzungsleiter, später Mitglied im Gouvernementsrat, H.Schmidt war Stationsassistent in Misahöhe

Der Eisenbahningenieur Friedrich Knorr war angestellt bei der Eisenbahngesellschaft Vering & Wächter (Berlin-Hannover). Nach Vorgesprächen am 16.10.1895 in Berlin mit dem stellvertretenden Landeshauptmann Premierleutnant v.Doering und Baurat Wächter wurde Knorr nach Togo entsandt zur Planung einer Bahn von Lome nach Kpandu am Volta. Nach seiner Ankunft am 3.12.1895 begann er seine Erkundungsexpedition und führte stellenweise detaillierte Vermessungsarbeiten aus. Die von ihm vorgeschlagene Strecke ist auf einer Skizze aus seinem Tagebuch überliefert. Er erkrankte kurz nach Abgang der oben gezeigten Postkarte an Schwarzwasserfieber und starb am 17.5.1896 vor Vollendung seiner Arbeit. Er ist in Anecho begraben.

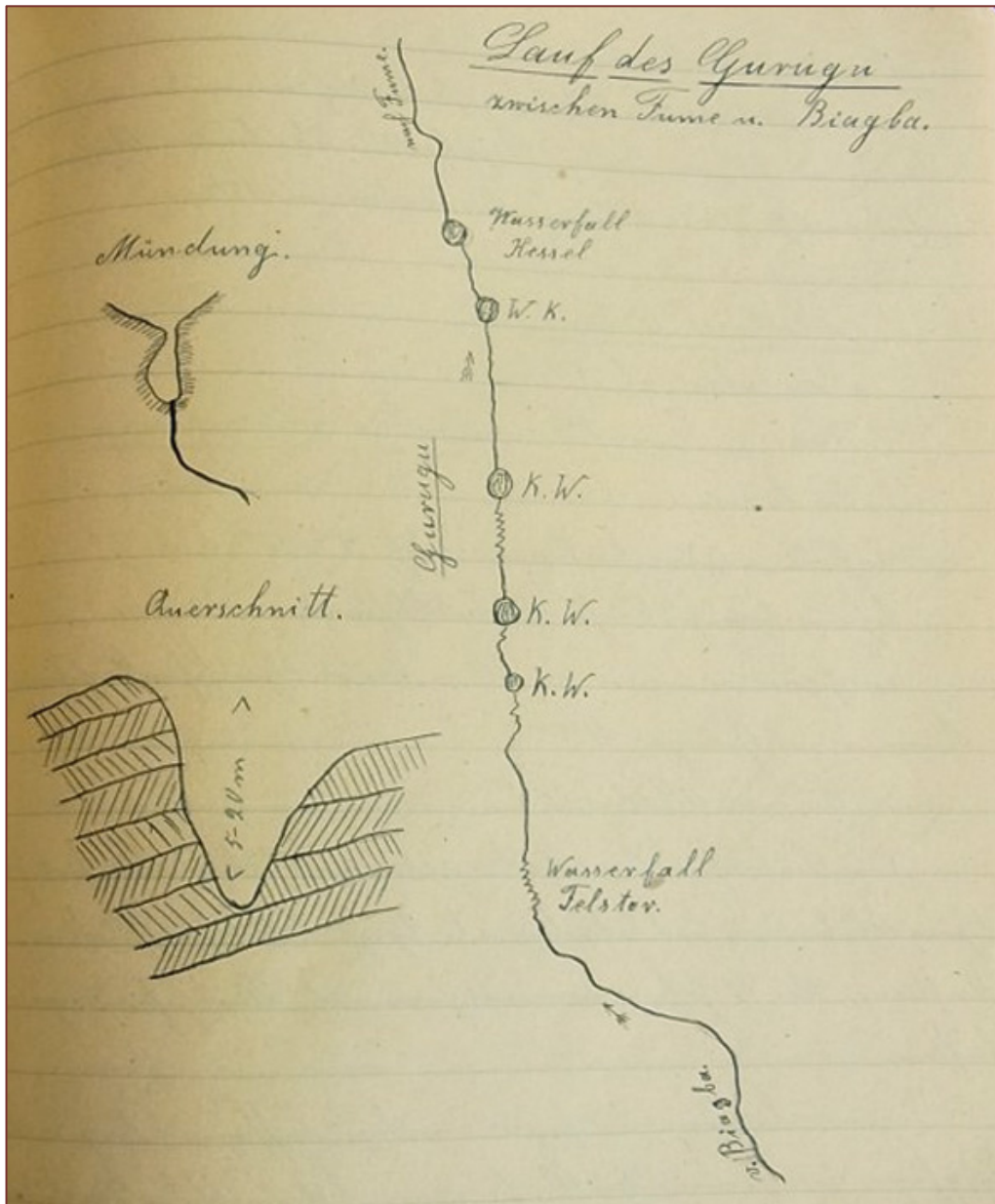


**Abb. 2:** Grobe Skizze aus dem Tagebuch des Eisenbahningenieurs Knorr aus 1895/96: Togo mit dem derzeitigen Grenzverlauf gegen die englisch und französisch beanspruchten Gebiete und der Neutralen Zone. Eingezeichnet ist der von Knorr vorgeschlagene Verlauf der Bahnstrecke Lome - Kpandu entlang der Goldküstengrenze, über Ho nach Kpandu.

Wegen der schwierigen Geländebedingungen und der damit verbundenen hohen Kosten wurde die Strecke nicht gebaut und erst 11 Jahre später wurde die weiter östlich verlaufende Strecke nach Agome-Palime eröffnet. Eine Bahnlinie nach Kpandu hätte die Handelskarawanen aus dem Hinterland, die hauptsächlich über die Goldküste nach Akkra liefen, über Togo gelenkt und sie wäre auch für Pflanzungsgesellschaften im Südwesten des Schutzgebietes von großem Vorteil gewesen. Der Besuch von Wöckel und Schmidt in Biagba wird auch in seinem Tagebuch erwähnt – am gleichen Tag wie das Abgangsdatum der zuvor illustrierten Postkarte (Abb.1) - siehe Ausschnitt auf der folgenden Seite:

Dienstag, 11. März.  
 Aufmittags'zufall in der Gegend von Gurugu  
 im Gurugu Schmitt, die für einige Tage in Arbeit  
 schen sind. Wir besuchten den Gurugu und benutzten  
 ihn von Gummibäumen anzupflanzen, was in der von  
 Gurugu Wöckel im Aufbruch der Expedition bemerkt  
 geben wird; daß man allerdings 4 Tage reiten muß,  
 um von Gurugu zum Ort zu kommen, ist im Glauben  
 nicht sehr wahrscheinlich. Auf dem Wege  
 haben die Gurugu nach Ameschow geirrt.

Abb. 3 & 4: Fritz Knorr's Tagebucheintrag über den Besuch von Wöckel und  
 Schmidt und seine Skizze vom Lauf des Gurugu zwischen Biagba und Fume.



Auch der soeben ernannte Stationsleiter von Sansanne Mangu, Dr. Gruner, schreibt während der Anreise zu seiner neuen Station Ende 1896 aus Kratschi am Volta an den hanseatischen Kaufmann Witt (der an der Westküste Afrikas mehrere Faktoreien betrieb und über gute Verbindungen zum Auswärtigen Amt verfügte):

Kratschi d. 15/11 96

Herrn Kaufmann Witt!

Wiederum dank für Ihren freundlichen Brief und noch mehr für die prächtige Postkarte des Albinus. Letztere fand ich mit ein wenig flemm. Aufmerksamkeiten G. Gruner in Togo. (Yoringu)

Wenn, wie Sie schreiben, für Togo mehr Geld bewilligt würde, so wäre das ja großartig. Landungsbrücke, Eisenbahn, mehr Stationen. Aber, aber. In einigen Tagen breche ich nach Mangu auf, hoffentlich geht alles gut. Aber schwer wird die Arbeit diesmal werden...

Die Karte zeigt das rege Interesse der Offiziere und Beamten in Togo an der Entwicklung der Infrastruktur und deutet gleichzeitig darauf hin, daß die norddeutschen Handelshäuser – nicht ganz uneigennützig – diese Entwicklung beobachteten bzw. beeinflussten.

Wegen der unvollständigen Anschrift konnte die Karte in Hamburg nicht zugestellt werden, sie ging nach Lome zurück und wurde dann mit diversen Vermerken nochmals auf den Weg gebracht.

In einigen Tagen breche ich nach Mangu auf, hoffentlich geht alles gut. Aber schwer wird die Arbeit diesmal werden.

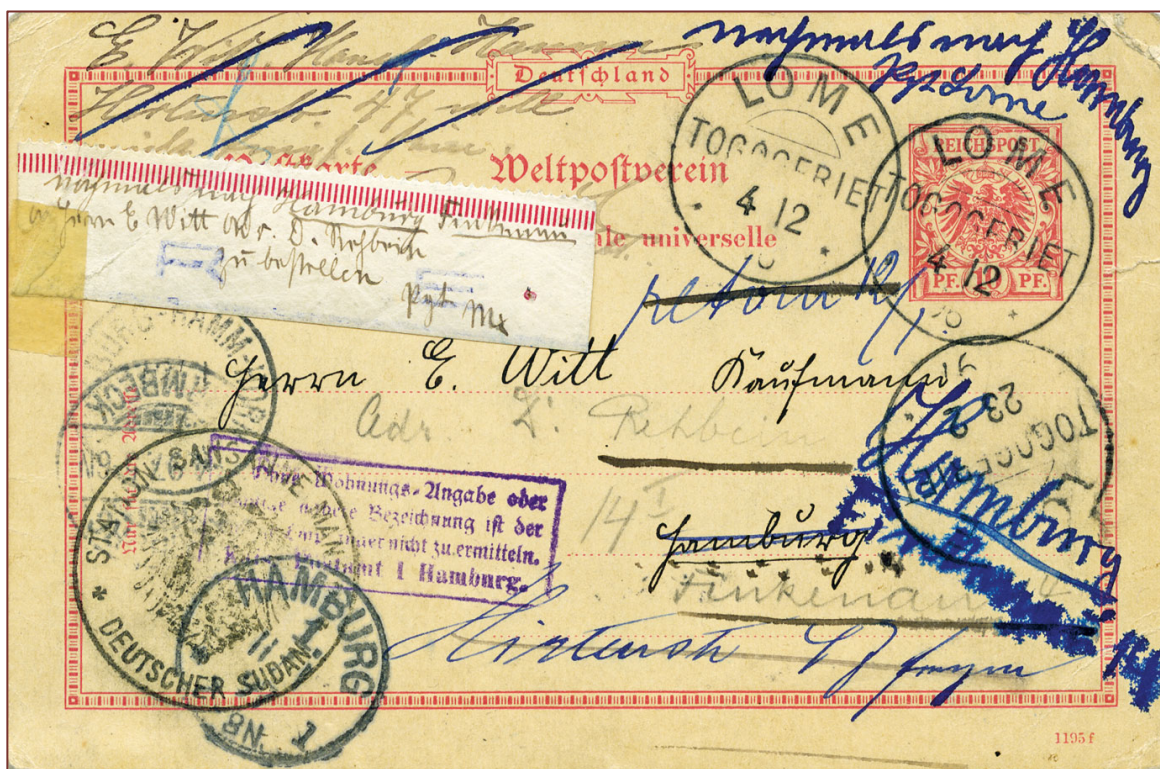
Mit bestem Gruß  
Ihr ergebener  
Gruner

„...Wenn, wie Sie schreiben, für Togo mehr Geld bewilligt wird, so wäre das ja großartig. Landungsbrücke, Eisenbahn, mehr Stationen. Aber, aber. In einigen Tagen breche ich nach Mangu auf, hoffentlich geht alles gut. Aber schwer wird die Arbeit diesmal werden...“

Die Karte zeigt das rege Interesse der Offiziere und Beamten in Togo an der Entwicklung der Infrastruktur und deutet gleichzeitig darauf hin, daß die norddeutschen Handelshäuser – nicht ganz uneigennützig – diese Entwicklung beobachteten bzw. beeinflussten.

Wegen der unvollständigen Anschrift konnte die Karte in Hamburg nicht zugestellt werden, sie ging nach Lome zurück und wurde dann mit diversen Vermerken nochmals auf den Weg gebracht.

Abb. 5: 1896, Dr. Gruner zum Thema Eisenbahn und Landungsbrücke



Klose beschreibt die Zustände an der Togoküste und die nötigen Infrastrukturmaßnahmen um 1897/98 wie folgt<sup>2</sup>:

Verbesserung der Verkehrswege durch anzulegende Bahnen

*Es ist deshalb auch der Bau einer Bahn geplant worden, die den Verkehr zwischen den Küstenorten und unserer zweitgrößten Stadt Klein-Popo im Osten des Gebietes vermitteln soll. Dadurch würde zugleich ein Aufleben der jetzt fast ganz verlassenem Orte Bagida und Porto-Seguro stattfinden. Ein Erfolg versprechendes Projekt dieser Art ist von der Firma Vehring & Wächter vorgelegt worden, nach welchem die Verbindung der Landungsbrücke durch kleine Kippkarren direkt mit den Gehöften der einzelnen Faktoreien vermittelt werden soll. Es ist wünschenswert und auch höchst erforderlich, dass der Bau einer Bahn nach dem Hinterlande recht bald ausgeführt wird. Die Vorarbeiten für eine solche bis nach Kpando sind durch eine Expedition der Firma Vehring & Wächter schon bewirkt worden.*

*Infolge der unglücklichen Lage unserer Grenze im Westen des Gebietes mit der englischen Goldküstenkolonie sind wir von jedem Verkehr an der Mündung des größten Stromes in dieser Gegend, von dem wir in der Höhe von 6° 42' nördlicher Breite nur das linke Ufer besitzen, vollkommen abgeschnitten; es ist deshalb geboten, dass unsererseits alle Anstrengungen gemacht werden, dort eine bessere Verkehrsstraße, als es der Volta mit seinen Katarakten ist, zu schaffen. Es ist dies um so notwendiger, als auch die Engländer bemüht sind, die Mündung des Volta für größere Schiffe schiffbar zu machen und dadurch den Verkehr auf dem Volta besser zu gestalten.*

*Nach dem letzt erwähnten Projekt der Firma Vehring & Wächter soll diese Bahn auf der großen Straße bis nach Kewe gehen. Von dort aus sind drei zum Volta führende Linien vorgeschlagen.*

*Die eine soll direkt weiter auf der Straße bis Keve führen und dann durch das Thal, welches der Aehä in das Agomegebirge schneidet, über Kpando zum Volta gehen. Die zweite Linie soll von Keve aus westlich bis zur Grenze von Akrofä, von hier aus nördlich der Grenze gehen, dann weiter nordwestlich in der Nähe von Avatime die südwestlichen Ausläufer des Agomegebirges überschreiten und über Kpando an den Volta führen. Ein dritter Plan besteht darin, die Bahn auf dem jetzt beschriebenen Wege bis zum 6° 42' nördlicher Breite und von hier aus in westlicher Richtung über Kpeve an den Volta zu führen. Auf diesen projektierten Strecken ist das lästige Agomegebirge umgangen und somit ein schwacher Punkt in dem Bau dieser Bahn beseitigt.*

*Eine andere große Schwierigkeit bietet das Beschaffen des Feuerungsmaterials für die Maschinen. Kohle, welche bis jetzt leider an der ganzen Westküste von Afrika noch nicht aufgefunden worden ist, würde dem Betriebe erhebliche Kosten bereiten. Man bleibt daher nur auf das allerdings fast überall vorhandene Holz angewiesen. Auch ist bereits daran gedacht worden, sich die Kräfte von Wasserfällen nutzbar zu machen und daraufhin hat man auch den Krednerfall von dem Aka, einem kleinen rechten Nebenfluss des Sio, untersucht. Leider sollen sich aber bei dieser Untersuchung die Wasserkräfte zum Betriebe einer elektrischen Eisenbahn als zu schwach erwiesen haben. Aus diesen Gründen hat die Firma Vehring & Wächter den Bau einer Bahn vorgeschlagen, die durch Menschenkräfte bewegt werden soll und zwar durch Treten. Obwohl eine solche primitive Bahn schon einen Fortschritt in der Verkehrsvermittlung bedeuten würde, weil je 10 Trägerlasten durch die Kraft eines Mannes befördert werden könnten, so wäre doch zu wünschen, dass auch hier eine Bahn mit elementarem Kraftbetrieb gebaut werden könnte.*

*Um die Kosten einer Bahn möglichst herabzusetzen, hat die Firma den interessanten Vorschlag gemacht, dieselbe auf eisernen Böcken zu bauen, wodurch die Unebenheiten des Terrains ausgeglichen und die Kosten für Anschüttung und Ausgrabung erheblich vermindert werden sollen. Günstiger vielleicht würde sich der Bau einer Bahn bis Kpandu und dann weiter, dem Voltathale entlang, bis Kratyï erweisen — was natürlich erhebliche Mehrkosten verursachen würde. Leider aber ist unser Reichstag nicht immer geneigt, den erst in Zukunft Früchte tragenden kolonialen Unternehmungen die durchaus erforderlichen Mittel zu bewilligen. Kratyï, der Haupthandelsplatz in dem Hinterlande unserer Togo-Kolonie, ist ein Stapel- und Durchgangspunkt für sämtliche Produkte aus dem Hinterlande. Hier ist auch die Verladungsstelle der Erzeugnisse, die auf dem Volta mittelst Kanoes herunterkommen und weiter auf dem Wasserwege zur Küste befördert werden sollen. Sollte die Bahn nur bis Kpandu führen, so müsste der Schwarze, wenn er zum Transport die Bahn benutzen wollte, seine Produkte umladen; ehe er sich aber der Arbeit einer wiederholten Verladung unterzieht, wird er es vorziehen, sein Kanoe weiter auf dem Volta nach der Küste treiben zu lassen.*

*Immerhin würde aber auch der Bau einer Bahn bis Kpandu einen bedeutenden Aufschwung des Handels zur Folge haben, insbesondere die fruchtbaren Gegenden, welche sie durchschneidet, für die Anlagen von Plantagen erschließen. Ehe man jedoch mit dem Bau einer Bahn beginnt, dürfte es unbedingt erforderlich sein, dass zunächst eine Landungsbrücke errichtet*

---

<sup>2</sup> Klose, Heinrich: „Togo unter Deutscher Flagge“, Berlin 1899, S.51ff

wird; denn ohne eine solche würde es schwer sein, das nötige Material wie Maschinen usw. an Land zu schaffen. Auch ein Leuchtturm würde in Verbindung mit dieser Landungsbrücke von höchstem Nutzen sein. Nicht selten kommt es vor, dass des Nachts die Schiffe an unserer Togoküste ihr Ziel verfehlen. Sie fahren in der Dunkelheit weit über Bagida hinaus und gehen dort irrthümlicher Weise vor Anker, um bei Tagesanbruch dann wieder an den eigentlichen Bestimmungsort Lome zurück zu dampfen. Öfters auch gehen sie schon weit vorher vor Anker und gelangen mitunter in das Bereich der gefürchteten Brecher. Aus diesen Gründen würde eine Landungsbrücke und ein Leuchtturm für Lome von unendlichem Vorteil sein und dasselbe als Ankerplatz an der westafrikanischen Küste eine der ersten Rheden werden.

Zweifellos würde auch eine Bahn im Osten unseres Schutzgebietes von hoher Bedeutung sein, deren baldiger Bau um so wünschenswerter wäre, als in neuester Zeit die französische Regierung von der Küste nach Abome, der Residenz der alten Könige von Dahome, eine Bahn baut. Obwohl uns schon im Osten durch den letzten Pariser Vertrag ein großer Gewinn dadurch erwachsen ist, dass das französische Dreieck im Osten des großen Monoflusses bis zur Lagune hin und die freie Schifffahrt auf dem Mono und dieser Lagune in unsere Hände übergegangen ist, so würde es selbstverständlich von großem Vorteil sein, wenn die bisher so wenig zugänglich gemachten Gebiete im direkten Hinterlande von Klein-Popo, sowie die Ebene des Hao und vor allem das an Erzeugnissen reiche Atakpamegebiet durch eine Bahn erschlossen würden. Die neu angelegte Station in Atakpame würde dann auch ihre handelspolitische Aufgabe leichter erfüllen können. Durch den Bahntransport könnten die jetzt bei der weiten Entfernung wertloseren Kernerprodukte lohnend verwertet werden; die Viehzucht würde in dem viehreichen Atakpame sich noch steigern und das Vieh einen sich aufs höchste lohnenden und rentablen Absatz an der Küste finden. Dem lange fühlbaren Fleischmangel an der Küste würde ebenfalls abgeholfen und auch den Schiffen an der westafrikanischen Küste würde eine günstige Gelegenheit geboten werden, sich zu proviantieren. Mit dem Aufschwung der Viehzucht würde vielleicht auch ein Viehexport aus unserer Togokolonie, wenigstens nach den benachbarten Kolonien lohnend werden. Auch ein neuer Handelsweg im Osten des Gebietes könnte dann nach dem reichen Tshautsho und dem Kotokoliland, wie es die Haussa nennen, leichter angebahnt werden. Dem Mangel an Trägern auf der großen Karawanenstraße über Kete würde ebenfalls abgeholfen und neue Gebiete wie Straßen dem Handel erschlossen werden.

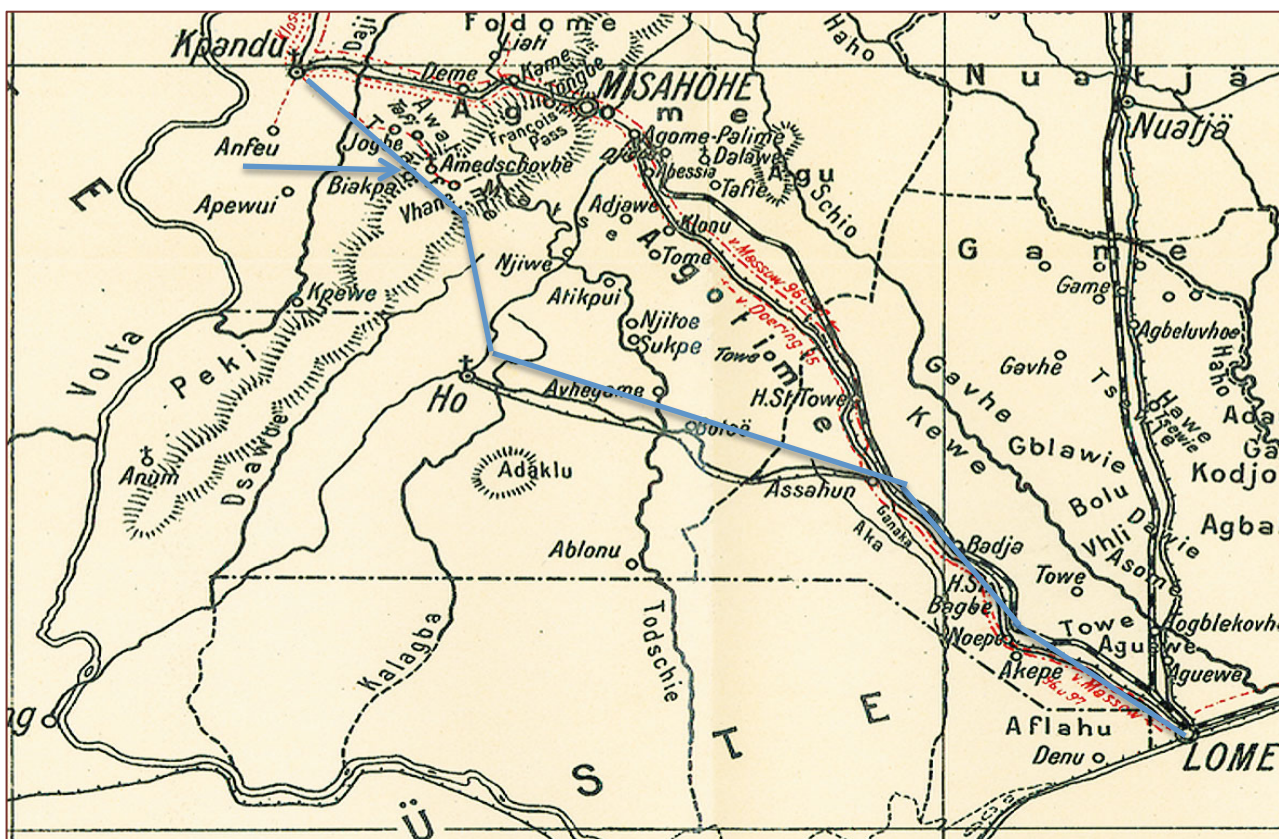


Abb. 6: — Grober Verlauf der Streckenplanung durch die Eisenbahngesellschaft Vering & Wächter im Jahre 1896<sup>3</sup> und —> Biagba, Abgangsort der Karte von Fritz Knorr (Abb. 1).

<sup>3</sup> Eingezeichnet auf Kartenausschnitt aus Trierenberg, G.: "Togo – die Aufrichtung der deutschen Schutzherrschaft und die Erschließung des Landes"; Berlin 1914.