

3. Der Bau der Küstenbahn Lome – Klein-Popo

Dem Bahnbau vorangegangen war der Straßenbau, der die Strecke für Handkarren befahrbar machte und den Warenverkehr entlang der Küste zwischen den Handelshäusern verbesserte. Die Lagune und ihre teils sumpfigen Seitenarme wurden überbrückt oder umgangen, zu sehen auch an der zeitgenössischen Ansichtskarte von der Brücke zwischen Sebbe und Klein-Popo, die 1897 gebaut wurde.



Abb.1: Brücke mit 79 Steinpfelern über die Lagune zwischen dem Regierungssitz Sebbe und dem derzeit wichtigsten Küstenort Klein-Popo -- Flaggen und Festgäste bei der Einweihung.

Kurz vor der Jahrhundertwende um 1900, als die ersten Arbeiten an der Landungsbrücke in Lome begannen, wurde zeitgleich die Bahnanbindung entlang der Küste von Lome nach Klein-Popo in Angriff genommen. Eine Schmalspurbahn von 75cm Spurbreite wurde verlegt, die bis 1903/04 vom Bahnhof Lome ausgehend über 42km die Küstenorte Bagida – Porto-Seguro – Pflanzung Kpeme und Klein-Popo verband. Frühe Fotos und Ansichtskarten zeigen noch die 75cm Spurweite (siehe Abb. 2 & 3 auf der folgenden Seite), aber ab März 1904 wurde die Strecke um- und ausgebaut auf 1m Spurbreite und am 18. Juli 1905 konnte die nunmehr 44km lange Küstenbahn eingeweiht werden. Laut Peter Seebald¹ wurde die Strecke von vier deutschen Bahningenieuren und 150 afrikanischen Lohnarbeitern gebaut, kostete 1,12 Mill. Mark (die aus dem Etat der Kolonie für die Rechnungsjahre 1901-1905 bezahlt wurden) und beförderte bereits während der Bauphase täglich bis zu 200 Eingeborene Fahrgäste. Diese Zahl erhöhte sich nach der Fertigstellung auf über 80.000 Fahrgäste 3.Klasse pro Jahr, die auf dem „Eimahu“ (= Landkanu – überdachte Waggons) befördert wurden.

¹ Seebald, P.: „Togo 1884 – 1914, Eine Geschichte der deutschen >Musterkolonie< auf Grundlage amtlicher Quellen“, Berlin 1988, S.332f.



Abb. 2: seltenes Foto vom Bau der primitiven Küstenbahn vor 1904, mit einer Spurbreite von 75cm. Als Schwellen dienten offenbar Baumstämme, zwischen welche Schotter aus den Loren hinter der Lokomotive geschüttet und vom nachfolgenden Arbeitstrupp festgestampft wurde.

Abb.3:
1904/05 beim Bau der Küstenbahn eingesetzte Henschel Tenderlokomotive





Abb. 4 - ein besonderes Zeitdokument: Foto vom Bahningenieur Schneider mit zwei Beamten während des Bahnbaus im ersten Automobil in Togo, einem „Horch 4-5 PS Vis a Vis“ (auch „fahrender Stammtisch“ genannt). Die Karte vom 10.10.1904 geht an den Bahnmeister der Eulengebirgsbahn in Reichenbach/Schlesien, welche ebenfalls zu dieser Zeit von der Firma Lenz & Co. gebaut wurde.

Lorenz d. 10. 10. 04.

Meinem Versprechen nach zu kommen wie es in Afrika zu geht, was unseren Bau anbetrifft der ist ganz schön bloß das Leben und die unerträgliche Hitze. Besten Gruß an alle Beamte der Verwaltung. Ein ander Mal mehr. H. Schneider.

Text:
 „Meinem Versprechen nach zu kommen wie es in Afrika zu geht, was unseren Bau anbetrifft der ist ganz schön bloß das Leben und die unerträgliche Hitze. Besten Gruß an alle Beamte der Verwaltung. Ein ander Mal mehr. H. Schneider.“





Abb.5: Bau der Kleinbahn mit 75cm Spurweite in Klein-Popo vor 1904

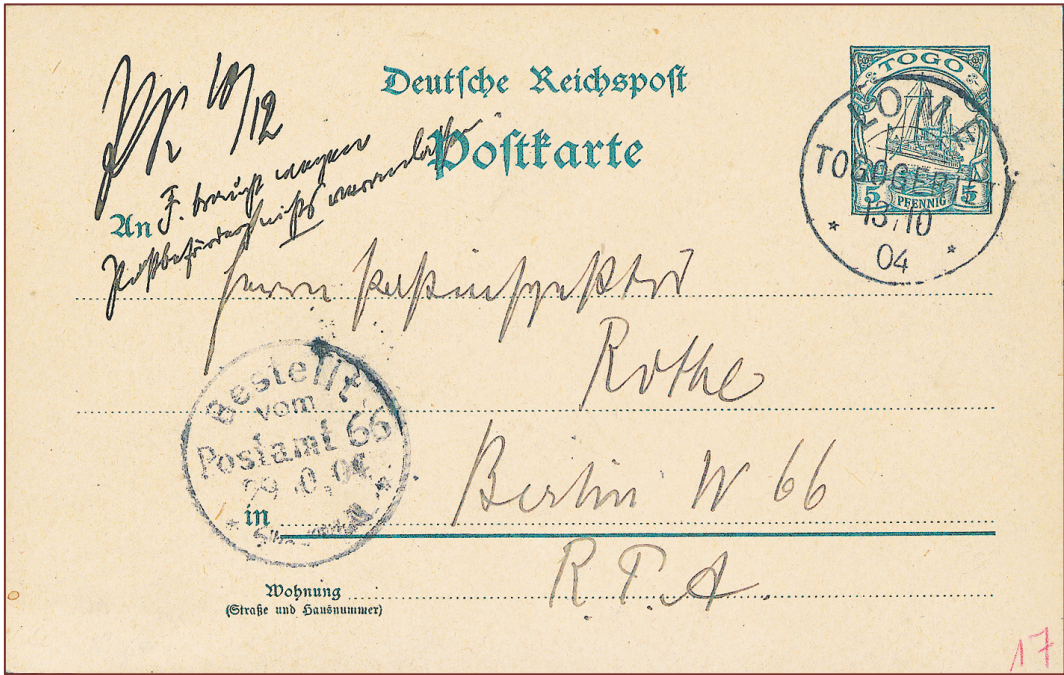


Abb. 6: 1904, Umbau der Küstenbahn auf 1m Spurweite 1904/05 bei Anecho (der Name „Klein-Popo“ war ab 1905 nicht mehr gebräuchlich).

mehrfach versuche bestanden
 - Lösungsweg: reifere Lösung, 12/10/04
 - Lösungsweg: reifere Lösung, 12/10/04
 Mein lieber Herr Rother,
 vielen Dank für Ihre Liebesbriefe.
 Ihre Briefe, Ihre Güte, meine die Sie
 Wügerling. Fingerringe sind mir
 mein Brief in Ihre Hände gelangt
 sein. - Es ist für mich befriedigend, daß
 ich einen Liebesbrief empfangen habe.
 Ich habe aber das Gefühl, daß
 für die Post. Kl. Popo beabsichtigt, daß
 diese Linie soll, während das Apparat
 nicht das ist. Nur, das muß ich mir
 nicht machen, würde ich aber schon
 mich unterrichten lassen. Ich
 mich in die Freie, die mich wirklich
 Aufreize um das Rother. 12/10/04: 12/10/04
 kann sein den Fortschritt, was man so
 Nutzung der Kleinbahn Lome - Kl. Popo
 zu Postzwecken? bekommen ich Anweisung
 oder soll ich selbst unternehmen? Beim
 Gouvernement weiß man noch nicht einmal, wer
 den Betrieb leiten wird..“

13.10.1904 Ganzsachenkarte
 vom Ober-Postpraktikanten
 Först, Vorsteher der Post in
 Lome, an Postinspektor Rothe
 im Reichspostamt Berlin mit
 der Anfrage „...Schweben schon
 Verhandlungen wegen der
 Benutzung der Kleinbahn Lome
 – Kl. Popo zu Postzwecken?
 Bekomme ich Anweisung oder
 soll ich etwas unternehmen?
 Beim Gouvernement weiss
 man noch nicht einmal, wer
 den Betrieb leiten wird..“.
 Rothe vermerkte am 1.12.1904
 vorderseitig seine Antwort: „F.
 braucht wegen
 Postbeförderung nichts
 veranlassen.“

Abb.7: Unsicherheit über die Verwendung der neuen Bahnlinie zur Postbeförderung





Freijahr meine Post ist
 von Lome nach Weimarer
 Togo / Westafrika
 Weimarer 1904
 Klinge
 Flugel



Abb. 8: Ein typisches Lager der Ingenieure beim Küstenbahnbau.

Foto-Ansichtskarte von Hugo August Grützmann, Eisenbahnsekretär beim Gouvernement, (in Togo 28.08.03 - 24.02.05) geschrieben Weihnachten 1904 und am 27.12.04 aus Lome nach Quedlinburg abgegangen.

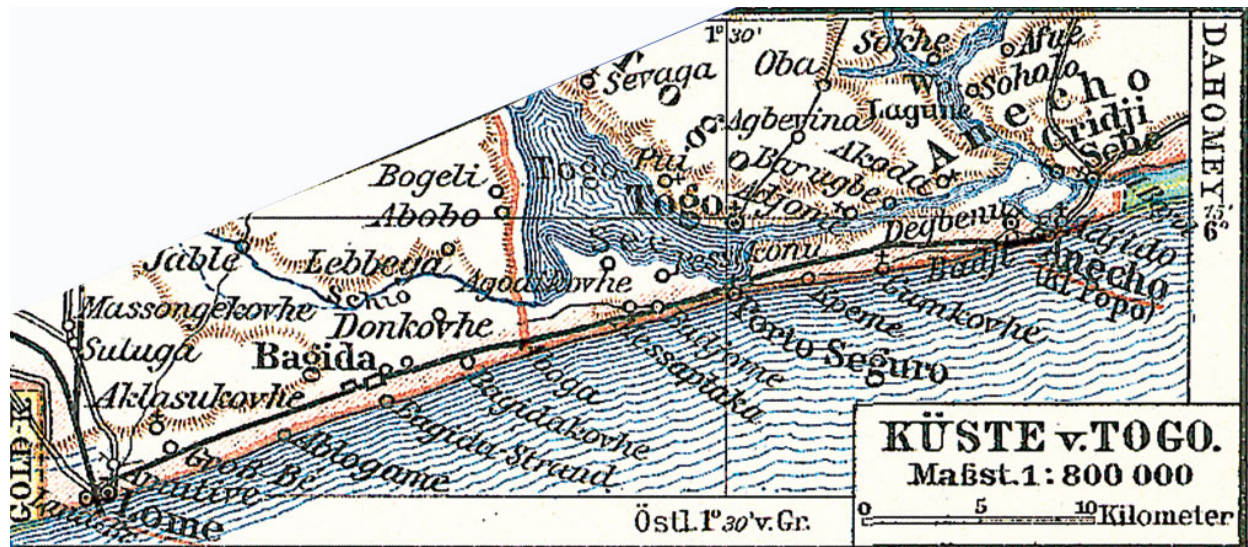


Abb. 9: Kartenausschnitt mit dem Verlauf der 1905 eröffneten Küstenbahn – vom Bahnhof Lome über die Haltestellen Bagida, Porto Seguro, Pflanzung Kpeme zum Bahnhof Anecho, wobei an kleineren Orten entlang der Bahnlinie ebenfalls bei Bedarf gehalten wurde -- siehe Fotos und Ansichtskarten auf den folgenden Seiten.



Abb. 10: Bahnhof Lome, im Hintergrund die Eisenbahnwerkstätten. Lome hatte den einzigen doppelstöckigen Bahnhof an der Küstenbahn, während die anderen Orte Haltestellen, teils mit einstöckigen Bahnhäuschen, aufwiesen.



Abb.11: Haltestelle Bagida (km 13) nach 1905 – Bagida hatte zu diesem Zeitpunkt bereits an Bedeutung verloren. Der Ort der ersten Flaggenhissung an der Togoküste durch Konsul Nachtigal im Jahre 1884 hatte bereits zur Jahrhundertwende keine Faktoreien mehr.

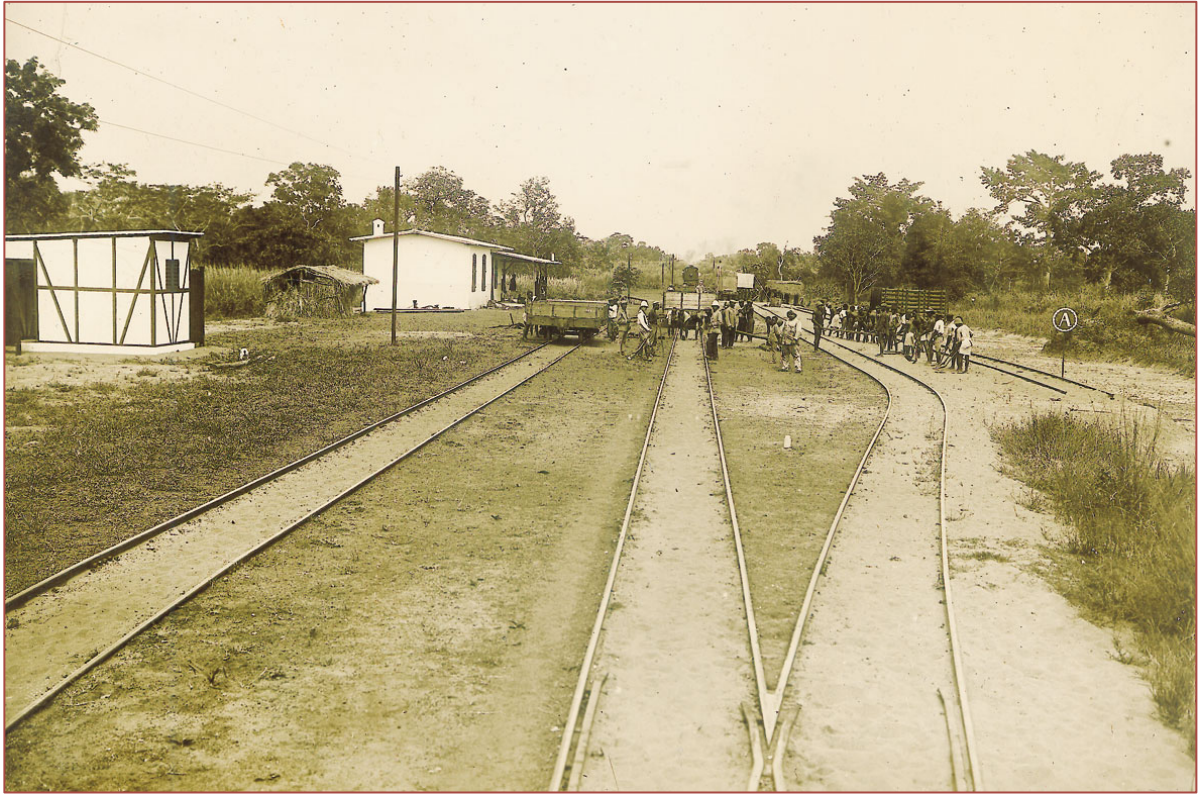


Abb.12: Haltestelle Porto Seguro (km 31)



Abb.13: Die Strecke Porto-Seguro – Anecho



Abb.14: Pflanzung Kpeme (km 34), Empfang von Marine-Offizieren. Unten rechts Bahnschienen, das Häuschen an der Haltestelle und das Pflanzungshaus im Hintergrund.



Abb.15: Kpeme war, besonders in der Zeit bis 1907, ein beliebter Ausflugsort zum Empfang der Gäste von den besuchenden Marine-Schiffen – zu sehen an der Ansichtskarte vom Gouverneur Graf Zech an Familienmitglieder in München aus dem Jahre 1906.





Abb.16: Haltestelle Anecho (laut rückseitiger Notiz des Bahningenieurs Weber).
Die Gebäude dieser Haltestelle sind denen von Porto-Seguro sehr ähnlich.



Abb.17: Endstation Anecho (km 44) – Passagiere und fliegende Händler vor einem Personenzug.