

Die Landungsbrücke in Lome und die Einsturzkatastrophe von 1911

Peter Vogenbeck

Die Küste Togos ist in ihrer gesamten Länge der schweren atlantischen Brandung, der Kalema, ausgesetzt. Natürliche Häfen oder geschützte Buchten sind nicht vorhanden und der Postverkehr über die Seegrenze wurde während der ersten 20 Jahre des Bestehens der Kolonie, bis zum Jahre 1904, mittels Brandungsbooten abgewickelt.



Abbildung 1: Die Post wurde in wasserdichte Fässer verpackt, mit Seilen aneinander gebunden und so gesichert zum Schiff bzw. an Land gerudert.



Abbildung 2: Passagiere wurden vom bzw. zum Schiff gerudert. Ein Abenteuer, bei dem die Fahrgäste nicht selten ein unfreiwilliges Bad nahmen.

Die Brandungsboote der Kru-Neger fielen oft dem Wellengang zum Opfer, so daß die transportierten Passagiere und Güter völlig durchnäßt wurden oder gar über Bord gingen. Der Verlust an Waren durch Vollschiagen oder Kentern der Boote betrug bis 1904 etwa 5% des Gesamtvolumens (Sebald S.332) und es waren auch „häufige Verluste an Menschenleben“ (DKL Band III, S.517) zu beklagen.

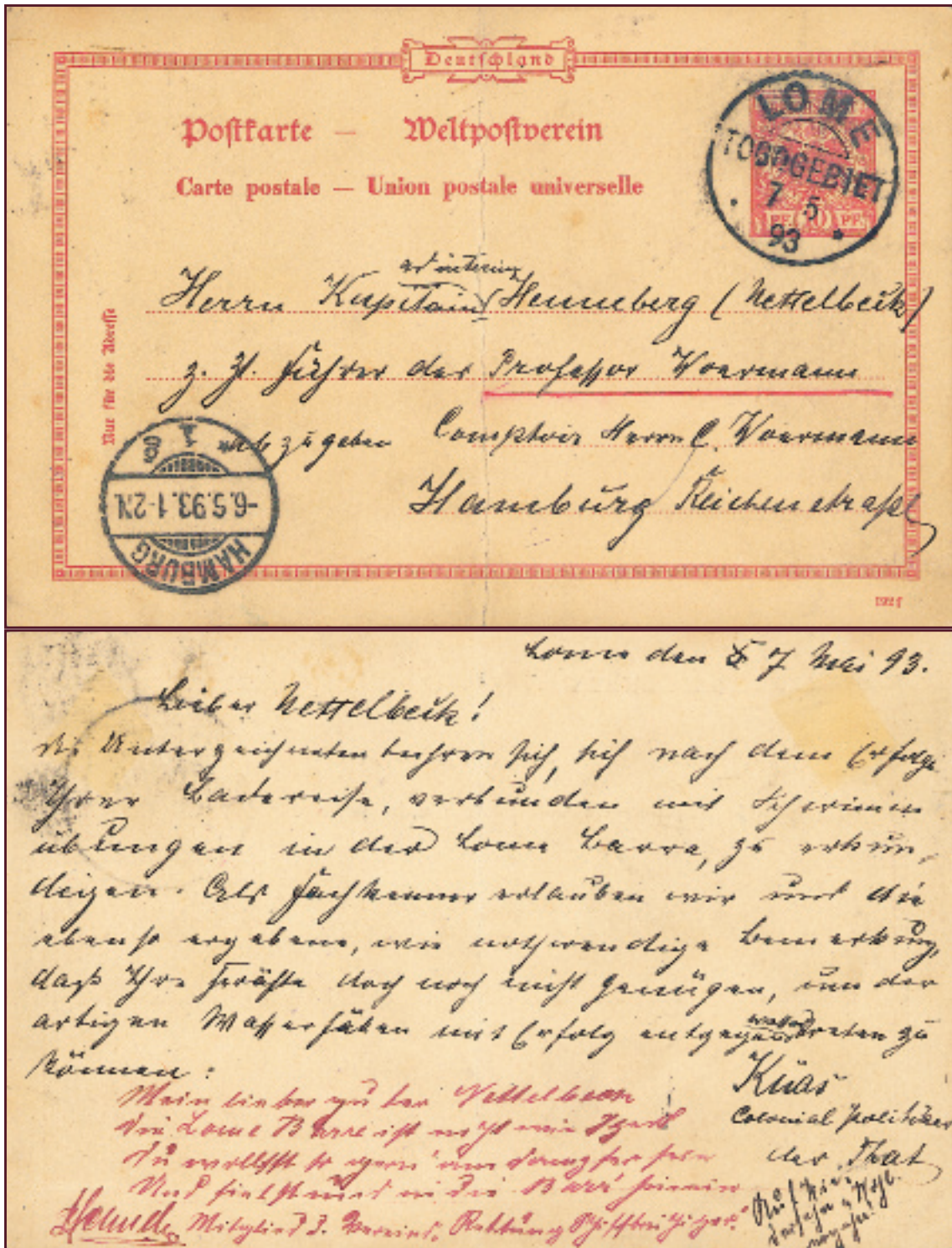


Abbildung 3: Karte aus dem Jahre 1893 an den Kapitän des Dampfers 'Professor Woermann', der wohl Bekanntschaft mit der tückischen Brandung vor Lome gemacht hatte, mit humorig-hämischem Text u.a. von Richard Küas (Autor mehrerer Bücher über Togo, Zollbeamter) -

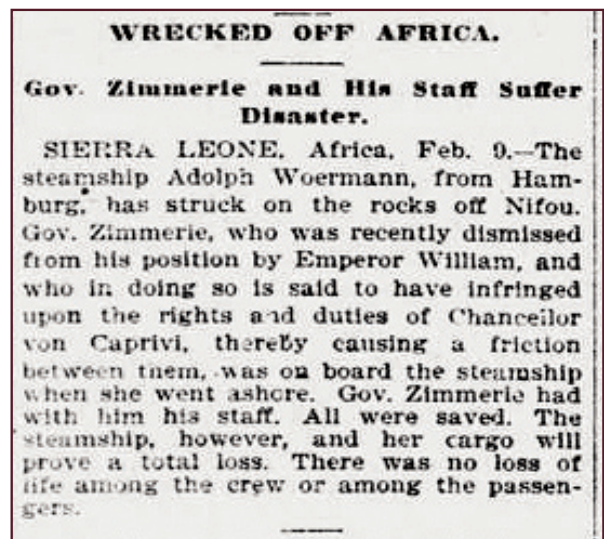
Lieber Nettelbeck! Lome den 7. Mai 93.
 Die Unterzeichneten beehren sich, sich nach dem Erfolge Ihrer Badereise, verbunden mit Schwimmübungen in der Lome Barre, zu erkundigen. Als Fachkenner erlauben wir uns die ebenso ergebene, wie nothwendige Bemerkung, das Ihre Kräfte doch nicht genügen, um derartigen Wasserhähne mit Erfolg entgegen (wasser)treten zu können.
 Küas, Colonial Politiker der That, Auf Wiedersehen u. Wohlergehen.
 Mein lieber guter Nettelbeck / die Lome Barre ist nicht wie Speck /
 Du wollst so gern am Dampfer sein / und fielst mir in die Barr hinein /
 (...) Mitglied d. Vereins 'Rettung Schiffbrüchiger'



Abbildung 4: Brief aus dem Jahre 1894 mit Anlandestempel AUS / WESTAFRIKA und rückseitiger Absenderangabe „O. v.Hagen / z.Zt. Schiffbrüchiger an der Kruküste“. Die westafrikanische Küste war unter Seefahrern gefürchtet wegen der tückischen Strömung, dem starken Seegang und versteckten vorgelagerten Felsenriffen. Im vorliegenden Fall war der Togo-Gouvernementssekretär Otto von Hagen mit dem Gouverneur Eugen von Zimmerer an Bord der „Adolph Woermann I“ als das Schiff am 2. Februar bei schwerem Seegang vor Nifou (Südostküste von Liberia) auf ein Riff geworfen wurde. Passagiere und Besatzung konnten sich an Land retten vordem das Schiff unterging.



Absenderangabe und Ankunftsstempel



Zeitgenössische Pressemeldung



Abbildungen 5 und 6: Die vor Bagida gestrandete „Lucie Woermann“ wird von einem anderen Woermann-Dampfer wieder ins tiefere Fahrwasser geschleppt. Die Kalemä war zeitweilig derart heftig, daß sogar größere Schiffe in Küstennähe von ihr erfaßt und an den Strand geworfen wurden.



Abbildung 7: Karte eines Passagiers „Von dem gestrandeten, jetzt wieder flotten Schiffe 'Lucie Woermann' ... Sie glauben gar nicht, wie wir froh sind endlich wieder zu schwimmen...“



Abbildung 8: Regierungsbaumeister Georg H. Schmidt aus Lome am 7.8.1899:
„Das Auswärtige Amt hat mich zu Vorarbeiten für eine Landungsbrücke
hierher geschickt.“

Um die Verluste durch das Kentern der Brandungsboote zu schmälern und um den zunehmenden Import- und Exporthandel effektiver abwickeln zu können, wurden bereits Mitte der neunziger Jahre des vorletzten Jahrhunderts seitens der etablierten Handelsunternehmen Forderungen an das Gouvernement gestellt, ähnlich der bereits in der Nachbarkolonie Dahomey gebauten Pier (vgl. Trierenberg S.196 und Passarge S.119) an der Togoküste eine Landungsbrücke zu bauen. Die Planung bzw. Vorarbeiten wurden im Oktober 1899 begonnen (Erbar S.194).

Regierungsbaumeister Georg Schmidt konnte nach abgeschlossenen Vorarbeiten gegen Mitte 1902 den eigentlichen Bau in Angriff nehmen. Die Landungsbrücke wurde in 17 Abschnitten über die Brandungszone hinaus gebaut, wobei die Brückenjoche eine Länge von 20 bis 24 Metern hatten, die jeweils auf Pfeilerpaaren montiert wurden.



Abbildung 9: Die Landungsbrücke im Bau (1903), mit dem später wieder abgetragenen Konstruktions-Überbau.

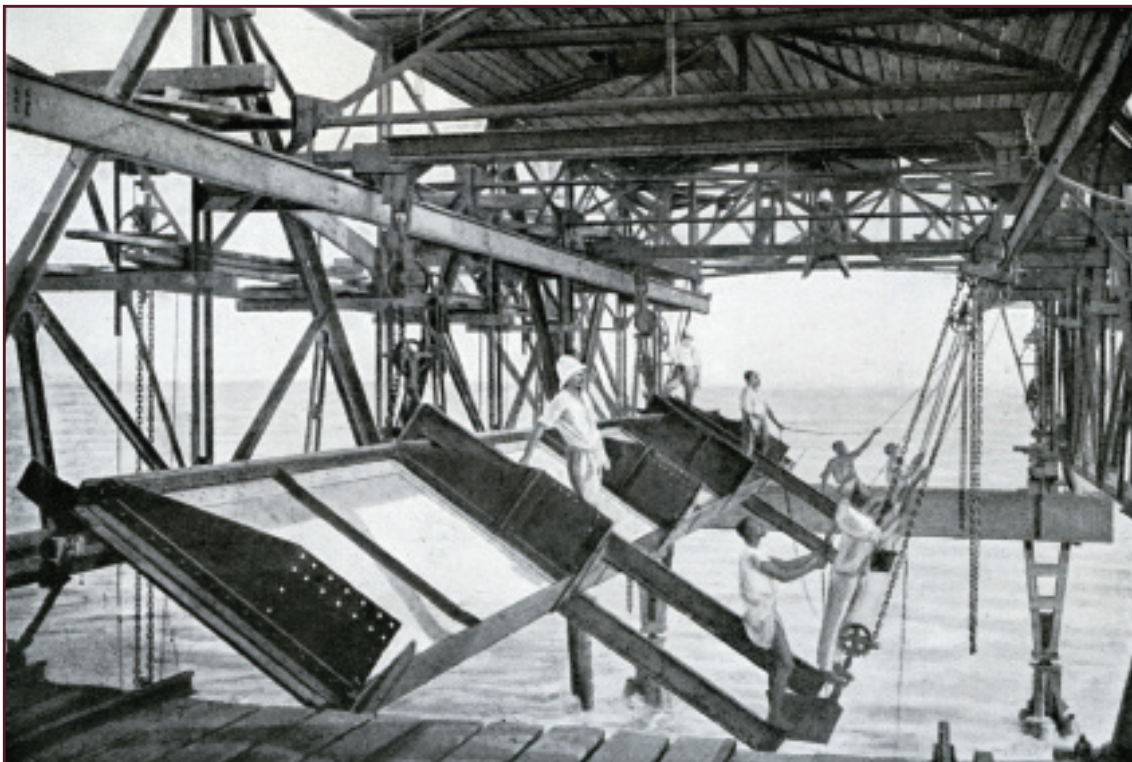


Abbildung 10: Ein Überbau wurde auf den eingerammten Stützen sektionsweise vorwärts verlegt und darunter wurden die vorgefertigten Brückenteile montiert und die nächsten Stützpfeiler in den Meeresboden gerammt und einbetoniert.



Abbildung 11: Das „Richtfest“ der Landungsbrücke Anfang 1904, mit einem Dampfkran. Die „Honorationen“ von Lome bereiten sich auf den Empfang vor.

Am 27.1.1904 - zum 45. Geburtstag Kaiser Wilhelms II. - wurde die Brücke feierlich eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Ein beachtliches Bauwerk von 354m Länge ragte nun über die gefährliche Brandungszone auf die See hinaus. Schiffe konnten sich der Brücke bis auf 1 bis 2 Schiffslängen nähern, so daß Passagiere und Waren mittels Booten von 3t Ladungsvermögen zwischen Brückenkopf und Schiff befördert werden konnten. Durch Dampfkräne - anfangs einer, später bis zu 5 - wurden die Lasten direkt von bzw. auf Eisenbahnwaggons gehievt. Am Brückende stand das...



Abbildung 12: Eröffnungsfeier vor dem Zollgebäude am 27.1.1904, noch mit Bauschutt und Festzelt am Brückenanfang.

Zollgebäude und es bestand ab 1905 eine direkte Anbindung an die Küstenbahn nach Anecho – später auch an die anderen Bahnstrecken. Die Landungsbrücke war der Schlüssel zum Ausbau der restlichen kolonialen Infrastruktur, denn erst nach ihrer Vollendung konnte – abgesehen vom gefahrlosen Abfertigen der Passagiere – z.B. schweres Gerät zum Eisenbahnbau an Land gebracht und diverse Naturprodukte in größerem Ausmaß exportiert werden (vgl. Sebald S.332). Auch wurde Lome nach Fertigstellung der Landungsbrücke zum alleinigen Im- und Exporthafen und Handelsschiffe liefen Anecho und die anderen Küstenorte nicht mehr an. Um den Handel der dortigen Kaufleute nicht zu beeinträchtigen, wurden Ein- und Ausfuhr Güter auf der Küstenbahn Lome - Anecho kostenlos befördert (vgl. Metzger S.20).

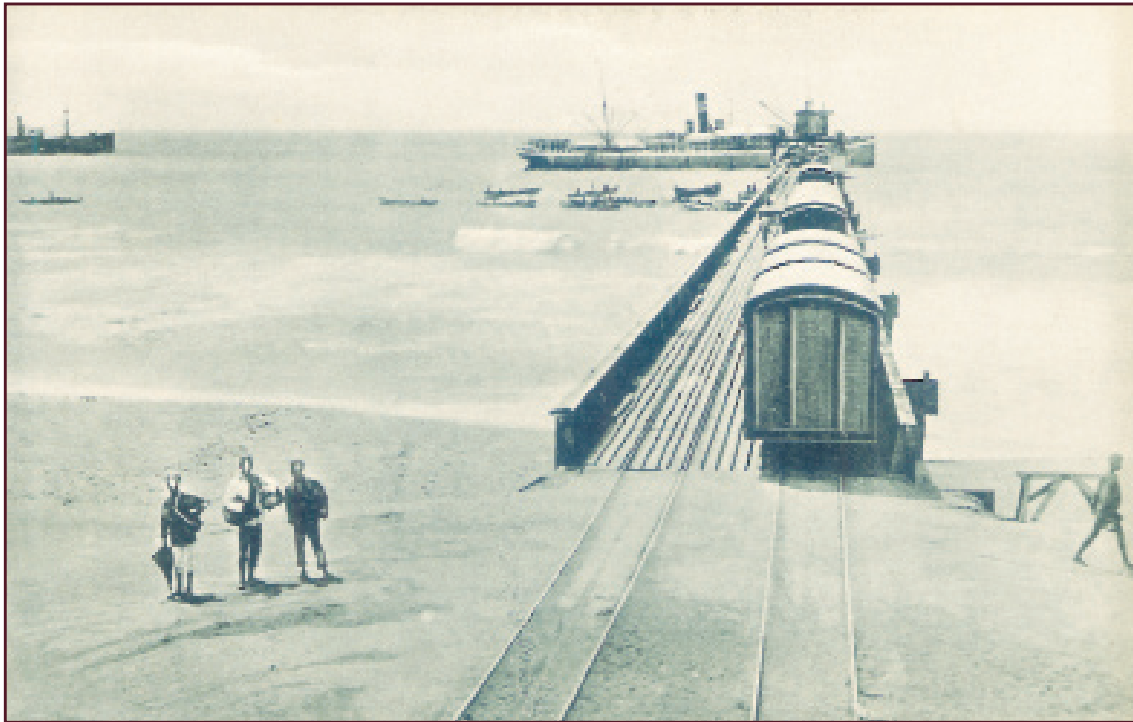


Abbildung 13: Woermanndampfer, Transferboote, Dampfkran und Güterwaggons.



Abbildung 14: Dampfkräne (bis zu 6t Ladekapazität) am Brückenkopf



Abbildung 15: Lome - Panorama der westlichen Küste mit Landungsbrücke und zwei Kränen.



Abbildung 16: Lome - Panorama vom Ende der Landungsbrücke aus aufgenommen.



Abbildung 17: Lome - Anlandung von Passagieren mittels Dampfkran und Holzgondel.

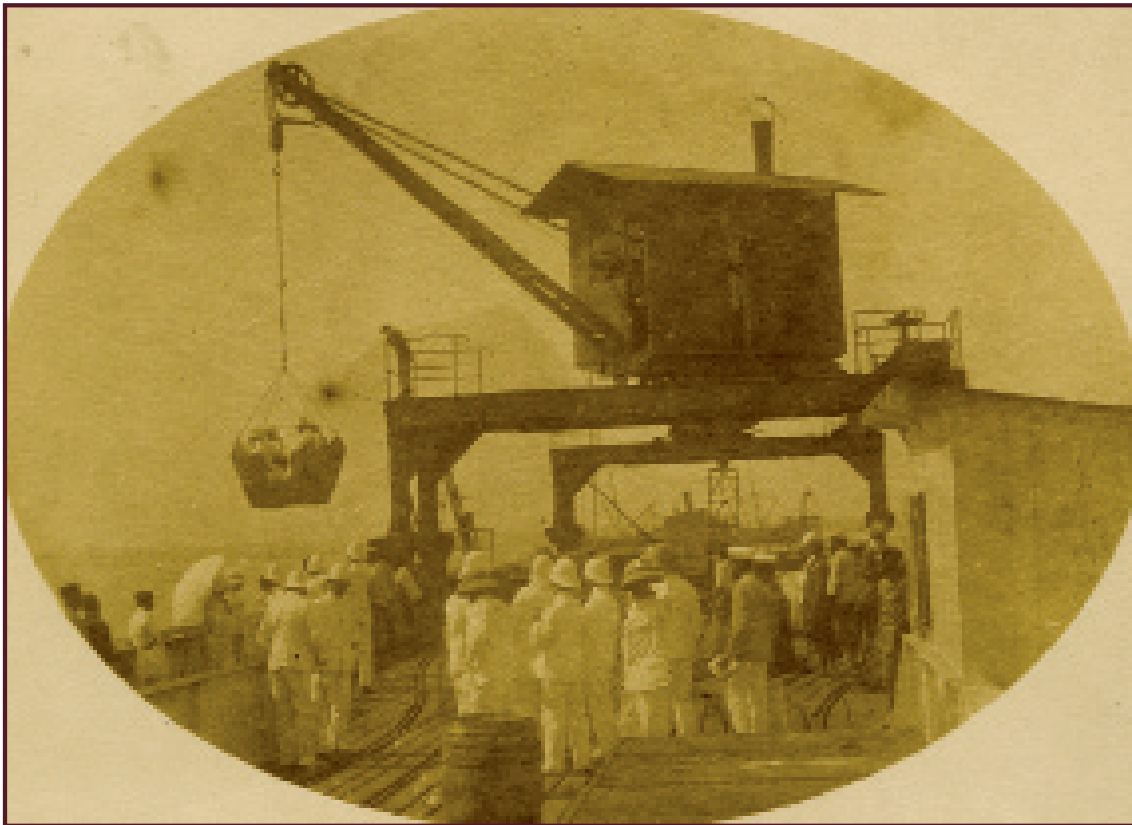


Abbildung 18: Lome - Anlandung von wichtigen Gästen, Empfangskomitee.



Abbildung 19: Lome - die Holzgondel.

Die Landungsbrücke und die Eisenbahnen waren Eigentum des Schutzgebietsfiskus und an die Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin verpachtet. Laut Brückenordnung des Gouvernements wurden Landungsbrückentarife erhoben; anfänglich Löschgebühren von 8,50 Mark pro Tonne (vgl. DKL Bd.III S.497 und Schmidt/Werner S.125) und für Passagiere 3 Mark für eine Fahrt zwischen Brücke und Dampfer - ausgenommen Post-/Regierungsbeamte und Marineangehörige, die vom Brückenzoll freigestellt waren.



Abbildung 20: 3 Mark kostete die Benutzung der Gondel und die Übersetzung zum Schiff.



Abbildung 21: Marineangehörige werden auf die Landungsbrücke gehievt.

Mit Inbetriebnahme der Brücke änderte sich auch einiges für die Post in Togo. Durch die höhere Sicherheit bei der Anlandung konnte Togo ab 1904 am Wertdienst teilnehmen; die Postdampfer – kenntlich durch Postflagge – waren bevorzugt vor anderen Schiffen abzufertigen; zu Dienstzwecken an Bord gehende Angestellte stand freie Beförderung zu; ab 1906 wurde vom Gouvernement eine Gebührenermäßigung für die Anlandung von Post- und Telegraphen-Materialien gewährt (etwa 20% vom Normaltarif); und die Verantwortung für die Postbeförderung zwischen Schiff und Brückenkopf wurde an den Betriebsführer der Landungsbrücke übertragen (vgl. Schmidt, Werner S. 125ff).



Abbildung 22: Durch dieses „Nadelöhr“ liefen so gut wie alle Im- und Exporte...



Abbildung 23: und vor der Ingebrauchnahme von mehreren Dampfkränen lagen oft viele Schiffe auf Reede und warteten auf Ihre Abfertigung.

Die Kalema hatte bis 1904 oft Tagelang das Landen unmöglich gemacht und einen hohen Zoll an Material- und Menschenverlusten gefordert; aber auch nach Fertigstellung der Brücke waren diese Probleme nicht völlig gebannt. Das Bauwerk war den unberechenbaren atlantischen Brechern ausgesetzt und die Eisenkonstruktion mußte öfters erneuert werden (Passarge S.119). Unmengen an Sand wurden oft auf den Strand gespült.



Abbildung 24: angeschwemmter Sand wird abgetragen – für den Straßenbau

Aber die größte Katastrophe ereignete sich in den frühen Morgenstunden des 17.5.1911, als ein schwerer Seegang, der alles bisher bekannte übertraf, die Pendelstützen mehrerer Joche in die Höhe drückte, so das der mittlere Brückenteil ins Meer stürzte und drei Dampfkräne sowie 11 beladenen Bahnwaggon mit sich riß (vgl. Lauber S.116).

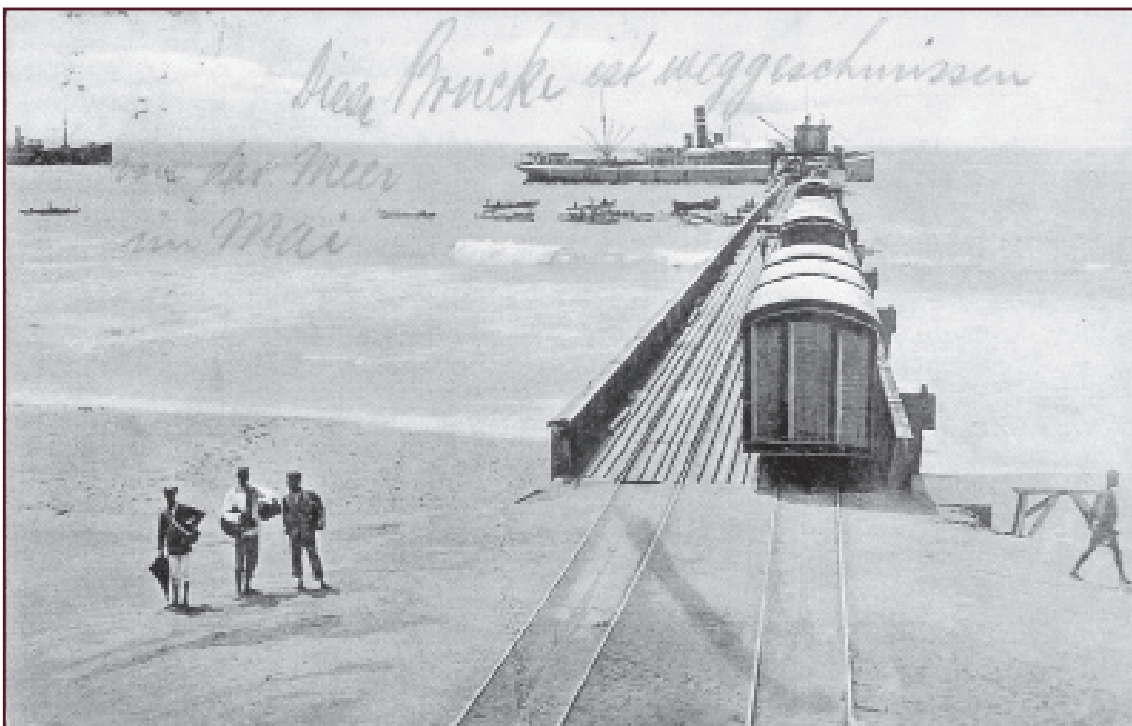


Abbildung 25: „Diese Brücke ist weggeschmissen von das Meer im Mai“ – Kommentar eines Eingeborenen auf Ansichtskarte vom Juli 1911 aus Anecho



Abbildung 26: Vorder- und Rückseite einer Foto-Ansichtskarte der am 17.5.1911 zerstörten Landungsbrücke, geschrieben am 1.6.1911 in Agome-Palime und adressiert an Ladewig, den Direktor der Deutschen Togo-Gesellschaft in Berlin:

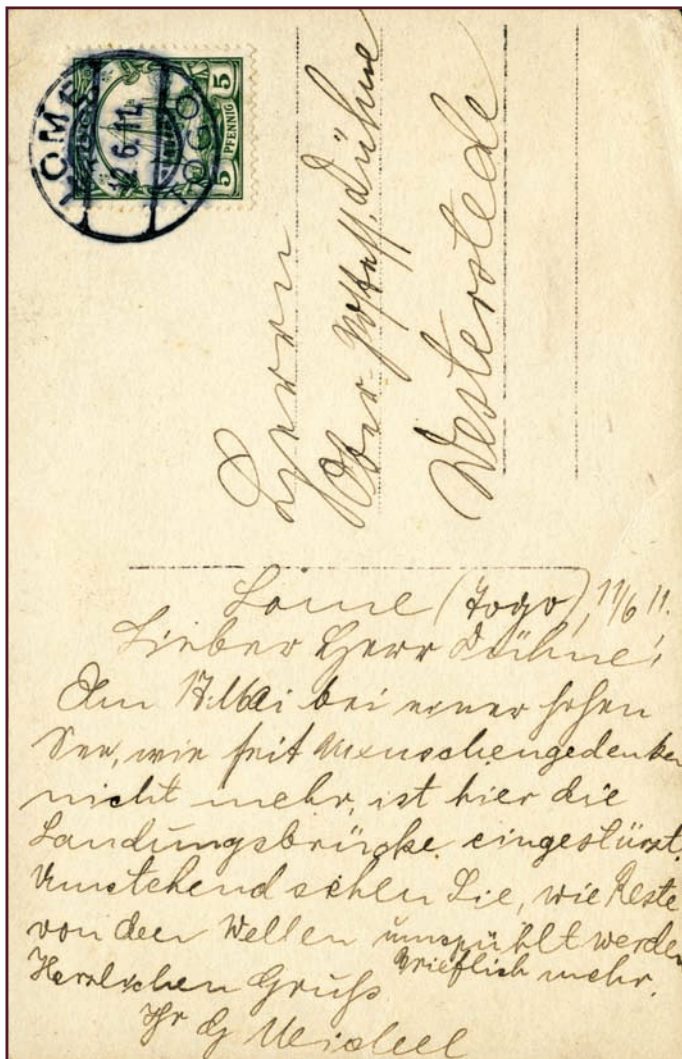


„Sehr geehrter Herr Direktor!
Umstehende aufgenommene
Photographie zeigt Ihnen die
Trümmer unserer einst so
stolzen Landungsbrücke
und gibt Ihnen gleichzeitig
ein Bild von der furchtbaren
Brandung, welcher dieselbe
zum Opfer gefallen ist...“

Klar zu erkennen sind die am Brückenkopf stehengebliebenen Dampfkräne – zwei von ursprünglich fünf – mit einer Höhe von 12 Metern über dem Meeresspiegel, die während der Katastrophe vollkommen von der Brandung überspült wurden und nicht mehr zu sehen waren (Lauber S.116). Die aus der Brandung ragenden Trümmer lassen erahnen, welche Kräfte auf die Brücke einwirkten. Ein Zeitzeuge spricht von Zerstörung durch ein Seebeben (Gärtner S.18) – heute würde man von einem Tsunami reden - aber die sonstige Fachliteratur nennt nur eine überdurchschnittlich starke Brandung als Auslöser der Naturkatastrophe.



Abbildung 27: Vorder- und Rückseite einer Foto-Ansichtskarte der zerstörten Landungsbrücke aus einem anderen Blickwinkel, geschrieben am 11.6.1911 in Lome vom Oberpostassistenten G. Michel an einen Amtskolegen in Westerstede.



„Lieber Herr Dühne!
Am 17. Mai bei einer
Hohen See, wie seit
menschengedenken
nicht mehr, ist hier die
Landungsbrücke eingestürzt.
Umstehend sehen Sie, wie
(die) Reste von den Wellen
umspült werden....“

Das „Amtsblatt für Togo“ schildert am 17.5.11 den Vorgang (zitiert bei Lauber, S.116) folgendermaßen: „Heute früh 3 Uhr wurden an der Landungsbrücke zu Lome die Pendelstützen der Joche 13,12,11 und 10 (...) durch ungewöhnlich hohe See abgehoben (...) Um 6 Uhr folgten Joche 7 und 8. Der feste Brückenkopf von Joch 14-17 ist mit 2 Kränen stehengeblieben und scheint unversehrt..“



Abbildung 28: Die zerstörte Landungsbrücke - Aufnahme von der Seeseite

Der Einsturz der Brücke traf die Kolonie an ihrer empfindlichsten Stelle, da nun die Nabelschnur zur Außenwelt durchtrennt war, sämtlicher Warenverkehr ins stocken geriet und der Personen- und Postverkehr wieder auf die primitiven Methoden aus der Zeit vor 1904 zurückgreifen mußte. Dieser Tatsache verdanken wir allerdings eine – in der bisherigen Kolonialliteratur meines Wissens völlig unbekannte – Katastrophenpost. Wie es dazu kam, kann anhand der Aktenbestände im Bundesarchiv nachvollzogen werden:

Die Akten im Bundesarchiv Berlin (RKA 1001, 4049-4052) zum Postdienst in Togo 1887 - 1920 enthalten u.a. Beschwerdebriefe und Stellungnahmen der „Vereinigung der Togo Kaufleute“, des Kaufmanns Amerding, des Betriebsinspektors Grün (zuständiger Beamter für den Betrieb der Landungsbrücke) und des Bankvorstandes Lohff über die Abfertigung der Post direkt nach dem Brückeneinsturz, sowie eine Erklärung des Postinspektors Jenke zu der Kritik an seinem Verhalten. Die Geschichte stellt sich in etwa wie folgt dar:

Durch den Einsturz der Landungsbrücke mußte auf die frühere Art der Postbeförderung durch die Brandung zurückgegriffen werden. Am 19.5.1911 wurde die Post aus Europa vom Dampfer „Kamerun“ mittels einem seit 1904 lagernden Postfaß angelandet. Zu diesem Zeitpunkt machte Kaufmann Amerding den Postinspektor Jenke darauf aufmerksam, daß die Postfässer nicht mehr in brauchbarem Zustand wären. Der nächste Postabgang mit der „Alexandra Woermann“ nach Europa stand am 23.5.1911 bevor und Jenke ließ die zwei zum Abgang bereiten Postsäcke in undichte Fässer verstauen, trotz der Warnung Amerdings und anderer Händler. Es wurden ihm sogar unentgeltlich brauchbare Fässer von der Firma C.Goedelt und von der Bank angeboten – er berief sich jedoch auf einschlägige Postbeförderungsvorschriften, nahm das Angebot nicht an und versicherte den Händlern, die wiederholt bei ihm vorstellig wurden, daß er die volle Verantwortung übernehme.

Es kam wie es kommen mußte: bei der schweren Brandung um 17 Uhr am 23.5.1911 schlug das Brandungsboot um, die Fässer fielen ins Wasser und die Postsäcke wurden völlig durchnäßt an Land gebracht und dem Postamt wieder zugestellt. Dort wurden die Briefe ausgebreitet und getrocknet und am Morgen des 24.5.1911 abermals von Jenke zum Brandungsboot gebracht. Auch bei diesem Versuch schlug das Boot voll Wasser, ein Faßdeckel wurde eingedrückt und die Postsäcke abermals völlig durchnäßt zurück an Land gebracht.

Inzwischen blieb nicht mehr viel Zeit, denn die „Alexandra“ mußte ihre Fahrt fortsetzen. Die Händler nahmen die Sache nun selbst in die Hand und nachdem der Inhalt der Postsäcke so gut wie möglich getrocknet worden war, wurden die Postsäcke in einem Faß der Firma C.Goedelt durch ein Landeboot der Firma Woermann an Bord gebracht.

Die Erklärung des Postinspektors Jänke zu diesem Vorfall klingt natürlich ganz anders als die schriftlichen Eingaben der anderen Betroffenen. Er habe ja am 22.d.Mts. einen Küfer beauftragt die Fässer zu überarbeiten (Anm.: Amerding hatte ihn bereits vier Tage zuvor auf deren mißlichen Zustand hingewiesen); außerdem sei ja laut Brückenordnung der Betriebsleiter zuständig für die Beförderung der Post vom Postamt zum Schiff (Anm.: Grün hatte ihn ebenfalls auf den Zustand der Fässer angesprochen und Jenke hatte sich geweigert „wasserdichte schwimmfähige Fässer“ zu verwenden, da er „hierzu nicht verpflichtet sei“); er sei auch im Übrigen „lediglich für das Verküpern der Wertsendungen“ zuständig und das Angebot der Bank bzw. der Firma C.Goedelt, Fässer zu stellen, sei ja nicht unentgeltlich gewesen.

So weit die Geschichte vor Ort in Lome. Nach Anlandung der zwei Postsäcke in Bremen erhielt die durch Nässe beschädigte Post welche von der Bahnpost 19 weiterbefördert wurde handschriftliche Vermerke gemäß der in Abbildung 28 gezeigten Karte. Bisher ist nur dieses eine Stück registriert.

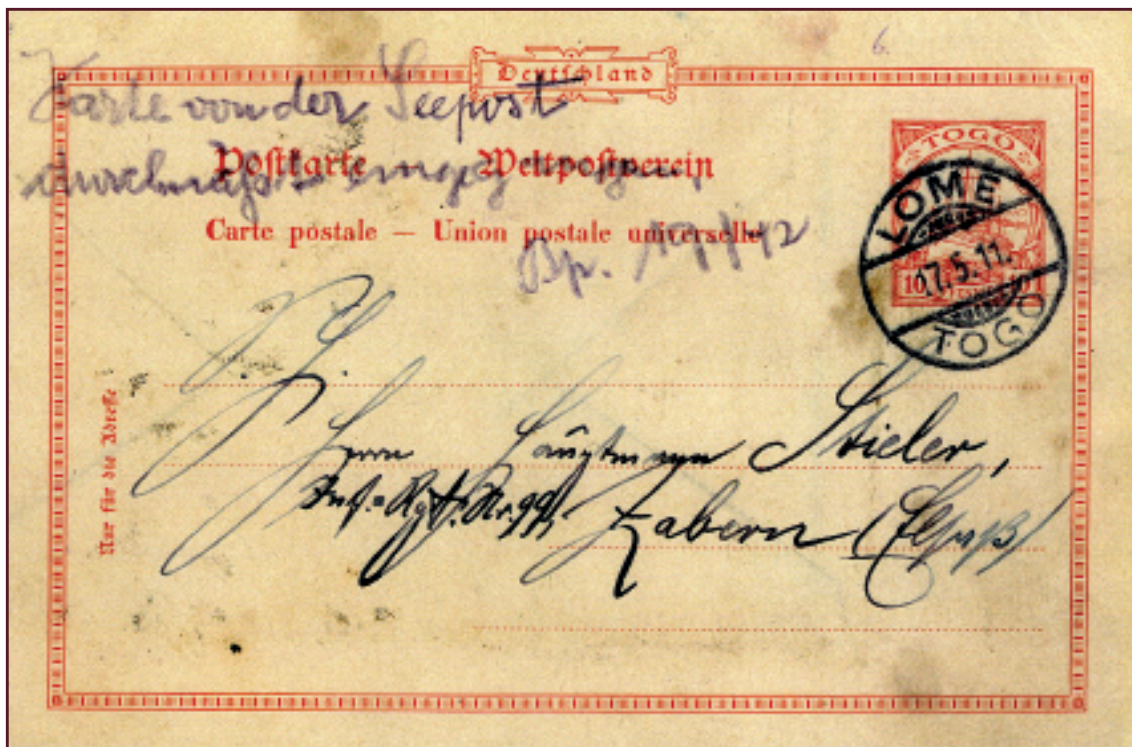


Abbildung 29: Karte mit Abgangsstempel vom Unglückstag aus Lome, mit Vermerk „Karte von der Seepost / durchnässt eingegangen / Bp. 19/42“

1904-1911, also noch während der bestehenden Anbindung über die Landungsbrücke in Lome, wurde bei schnelleren Beförderungsmöglichkeiten über die Nachbarkolonien Post mit entsprechendem Leitvermerk auch über die Goldküste oder Dahomey mit britischen oder französischen Dampfern nach Europa verschickt. Das war das jedoch eher die Ausnahme - im Regelfall lief der gesamte Postverkehr per Woermann-Dampfer über Lome.

Nach dem 18.5.11, bis zur provisorischen Wiederinbetriebnahme der Landungsbrücke wurde jedoch die Postbeförderung verstärkt über die Goldküste abgewickelt. Quittah war mit dem Küstenpfad in wenigen Stunden zu erreichen und Accra in etwas über einem Tag.

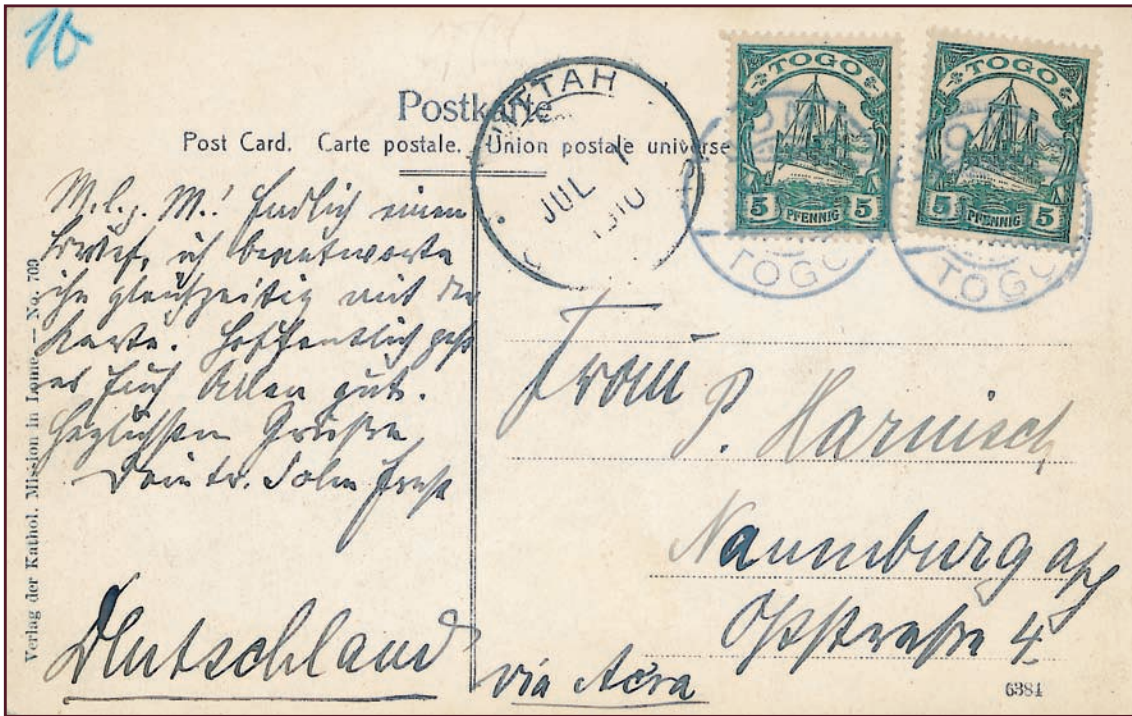


Abbildung 30: Diese Karte mit Stempeldatum vom 24.6.1910 aus Lome, ein Jahr vor dem Brückeneinsturz, ist z.B. mit Leitvermerk „via Accra“ versehen, da der Woermann-Dampfer „Kamerun“ am Vortage Lome verlassen hatte und der nächste Postdampfer, die „Swakopmund“ erst am 9.7.1910 in Lome erwartet wurde. Also war die Beförderung über Quittah (1.7.10) und Accra in diesem Fall ca. 1 Woche schneller.

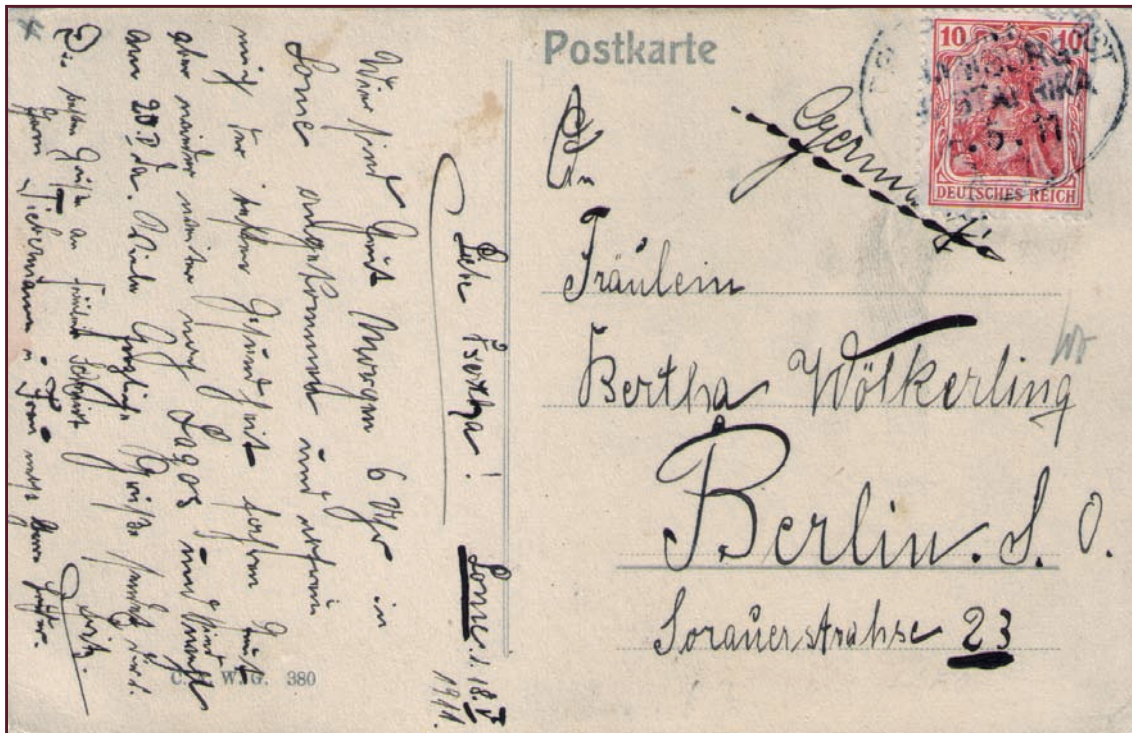
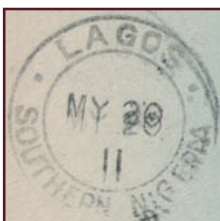


Abbildung 31: Karte eines Passagiers der „Kamerun“, geschrieben am 18.5.1911 vor Lome, einen Tag nach dem Einsturz der Landungsbrücke.

Der aus Europa kommende RPD „Kamerun“ ließ nur die für Togo bestimmte Post mittels der alten Faßmethode an Land bringen, während die Bordpost nach Europa wegen der prekären Verhältnisse bis zum nächsten Anlaufhafen nach Lagos mitgenommen wurde, um von dort aus am 20.5.11 der nächsten Europapost mitgegeben zu werden.



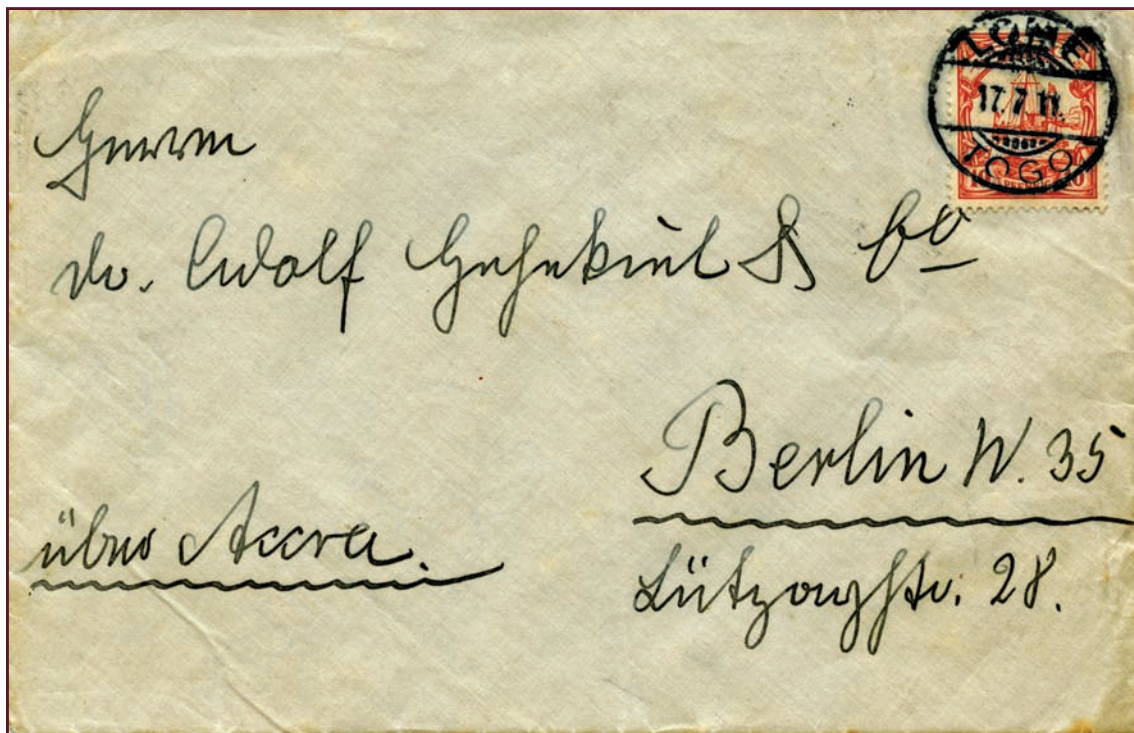
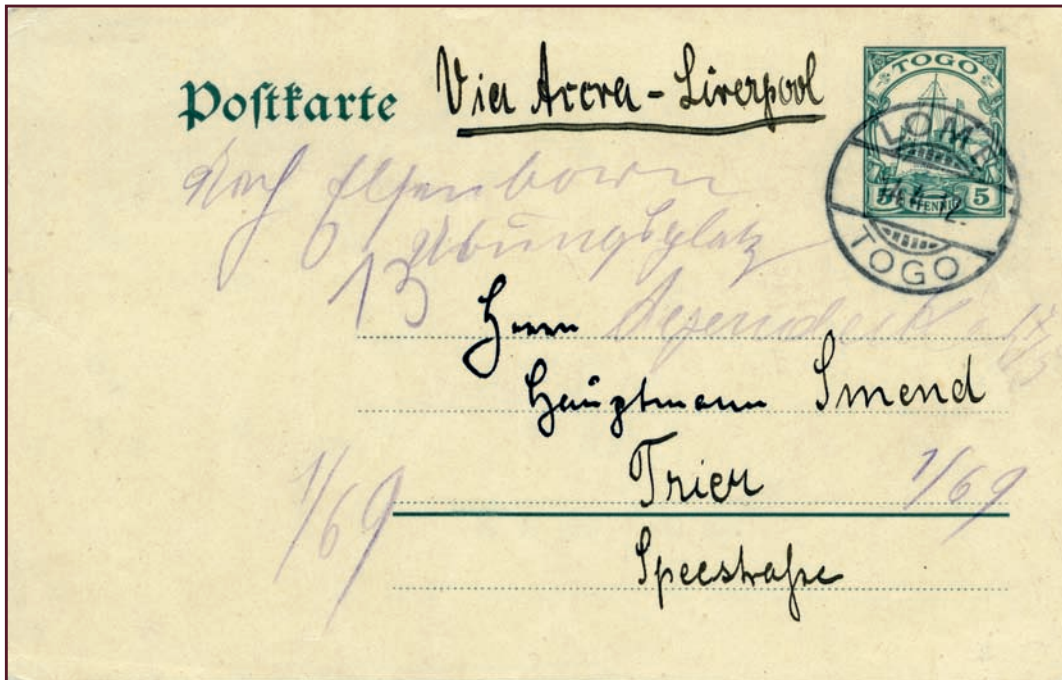


Abbildung 32: Brief aus Lome 17.7.11 während der Wiederaufbau-Phase der Landungsbrücke 1911/12 über die Goldküste geleitet, mit rückseitigen Durchgangsstempeln von Quittah 18.7.11 und Accra 20.7.11.

Abbildung 33: der Neubau wurde in einem Bogen um die eingestürzten alten Pfeiler herumgeführt, wobei zur Erhöhung der Stabilität mehr als die doppelte Anzahl an Pfeilern gesetzt wurde als bei der alten Landebrücke. Die Trümmer der alten Pfeiler ragten noch aus dem Meer heraus, wie auf dem nebenstehenden Foto gut zu erkennen ist. Die Brücke hat durch den Umbau etwas an Länge dazugewonnen und ist ab 1912 ca. 360m lang, 6m breit und der Brückenkopf mit den Kränen 15m breit. Die Bahn hat direkten Anschluß am Zollgebäude vorbei zu den verschiedenen Bahnstrecken.





12. 4. 12.
 Sehr große Sie Hauptmann!
 Lassen dank für Ihre Karte. Als besprochen
 habe mich bekommen können, jedoch nicht
 einmal notwendig, das Material ist wieder-
 notwendig. In sehr kurzen Verbindungen auf
 den Hauptbahnhof, konnte bis für nicht
 gelangen. - Wenn ich noch gute Marken
 beschaffen kann, frucht Sie eingepostet.
 Ihre Briefe unwillkürlich, augenblicklich
 spricht er über die Form der Jungfrauen,
 5 in kurzer Zeit, wenn kaum Luft
 bekommen, Togo ist kein Land für
 Frauen, man nennt es jetzt "das
 Land der Frauen". Zufällig kommen
 meine Frau mit ich noch fünf fünf Frauen,
 es ist ein Va laque-Viel. Wegen
 billiger Zeit Monaten nicht mehr, überall
 sehr wenig Frauen, nicht kostet die Tache
 20-30 M. Die Notbrücke ist fast fertig. -
 Togo wird nun wohl bald Herzogtum.
 Wie die letzten Briefe
 für ungenügend so. Gedruckt.

Text vom 12.4.1912: „...Die Notbrücke ist fast fertig. - Togo wird nun recht bald Herzogtum..“ (humoriger Verweis auf den bevorstehenden Amtsantritt des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg als Gouverneur von Togo)

Abbildung 34: Vorder- und Rückseite einer Karte vom Gouvernements-Beamten Wilhelm von Podewils mit Leitvermerk „Via Accra - Liverpool“ an den früheren Kommandeur der Polizeitruppe in Togo, Julius Smend, nach Trier. Von dort weitergeleitet an den Truppen-Übungsplatz Elsenborn bei St.Vith.

Aus dem Text geht hervor, daß im April 1912 die Brücke noch nicht wieder in Betrieb war, auch die „Notbrücke“ befand sich noch im Bau.

Laut Schmidt/Werner (S.126) ging die Post ab dem 1. November 1911 wieder über die provisorisch hergestellte Brücke, aber dieses Datum stimmt offensichtlich nicht. Die restliche Fachliteratur (z.B. DKL Bd. II S.517) datiert den Beginn der Wiederinstandsetzung auf Dezember 1911 und die Wiederinbetriebnahme der Brücke auf den 1. November 1912. Auch von der logischen Zeitabfolge her muß das Datum bei Schmidt/Werner falsch sein, denn die Planung, Materialbeschaffung aus Deutschland und die schwierigen Bauarbeiten hätten nicht in nur fünf Monaten bewältigt werden können.

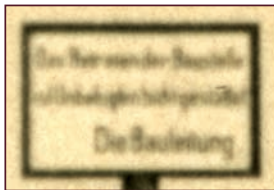


Abbildung 35: Ankunft des neuen Gouverneurs von Togo, Adolf Friedrich, Herzog zu Mecklenburg, auf der noch nicht fertiggestellten „Notbrücke“ am 28.08.1912. Das Schild links vom Gouverneur belegt, daß der Wiederaufbau noch nicht abgeschlossen war: „Das Betreten der Baustelle ist Unbefugten nicht gestattet. Die Bauleitung.“



Abbildung 36: Gouverneur Adolf Friedrich zu Mecklenburg bei der feierlichen Wiederöffnung der neuerbauten Landungsbrücke am 1.12.1912.



Abbildung 37: Das Woermannhaus und die „krumme“ Brücke ca. 1913

Nachfolgend noch einige „historische“ Ereignisse bei der die Landungsbrücke eine Rolle spielte:



Abbildung 38: Matrosen von SMS „Straßburg“ auf der Landungsbrücke beim Besuch der „Detachierten Division“ Ende 1913.



Abbildung 39: Landung des Goldküstenregiments am 12. August 1914 nach der kampflosen Übergabe von Lome und dem Rückzug der Deutschen ins Hinterland.

Trotz einer nicht unbeachtlichen Anzahl an Männern unter Waffen - fast 300 Weiße und ca. 700 Schwarze (vgl. Sebald S.593), einer Truppenstärke vergleichbar mit jener der Briten und Franzosen aus den Nachbarkolonien, kapitulierten die Deutschen bereits drei Wochen nach Kriegsbeginn am 25. August 1914 nach wenigen halbherzigen Rückzugsgefechten und Zerstörung der Funkstation in Kamina bei Atakpame.



Abbildung 40: Rückmarsch des Goldküstenregiments am 20. September 1914 nach Beendigung der kurzen Kampagne in Togo, zur Einschiffung nach Kamerun.



Abbildung 41: Die von der französischen Mandatsregierung erbaute neue Landungsbrücke mit acht Dampfkränen – etwa 100m länger als die 1928 zerstörte alte deutsche Brücke.

Bildnachweis:

Abbildung 29: Sammlung Mayne;
 Abbildung 3: Sammlung Dr. Mika;
 Abbildung 8: Sammlung Sauer;
 restliche Abbildungen: Archiv Vogenbeck

Quellen:

Bundesarchiv Berlin: „RKA 1001“ (Akten des Reichskolonialamtes)
 Erbar, R.: „Ein >Platz an der Sonne<?“, Stuttgart 1991
 Full, A.: „Fünfzig Jahre Togo“, Berlin 1935
 Gärtner, K.: „Togo“, Darmstadt 1924
 Lauber, W.: „Deutsche Architektur in Togo 1884 – 1914“, Stuttgart 1993
 Metzger, Dr. O. F.: „Unsere Alte Kolonie Togo“, Neudamm 1941
 Passarge, Dr. S.: „Das Deutsche Kolonialreich“, Band II „Togo“, Leipzig 1914
 Schmidt, W. & Werner, H.: „Geschichte der Deutschen Post in den Kolonien und im Ausland“, Leipzig 1939
 Schnee, Dr. H. (Hrsg.): Deutsches Kolonial-Lexikon (DKL)
 Sebald, P.: „Togo 1884 – 1914“, Berlin 1988
 Trierenberg, G.: „Togo – die Aufrichtung der deutsche Schutzherrschaft...“, Berlin 1914