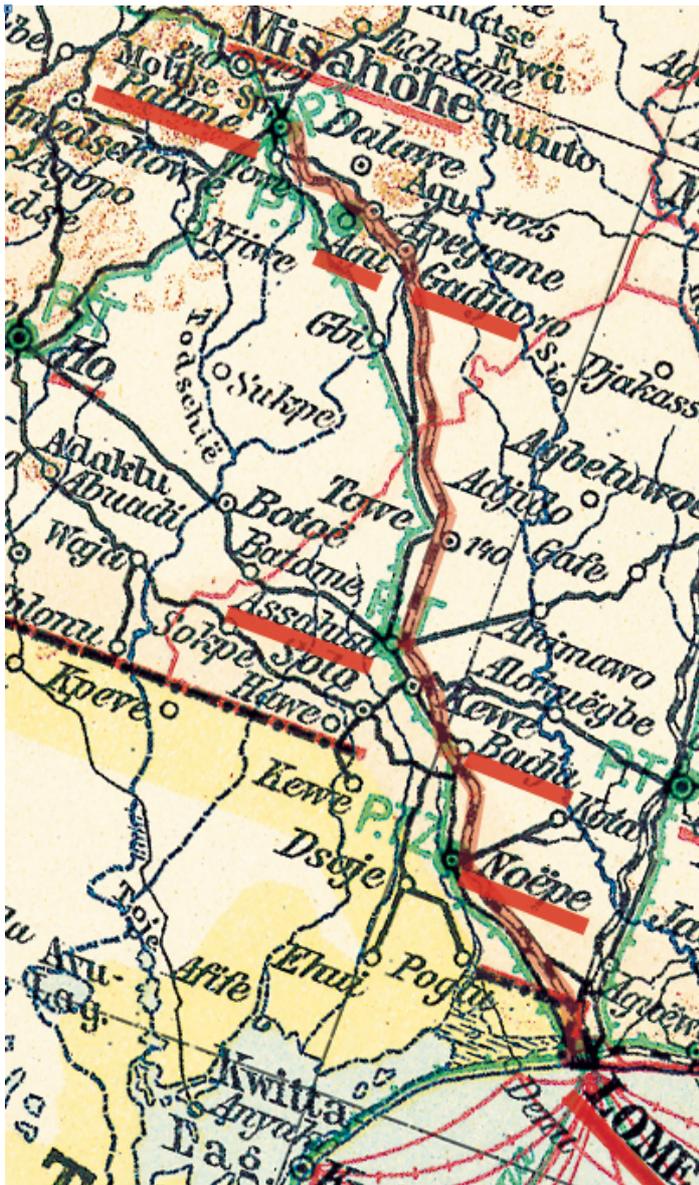


4. Die Bahn Lome – Agome-Palime



Palime km 119 (27.1.1907 eröffnet)

Avhegame / Agu km 105

Gadja km 96

Assahun km 51

Badja km 38

Noepe km 22

Sagera km 17

Lome km 0 (1904 Baubeginn)

Abb. 1: der Verlauf der Bahnstrecke Lome – Palime

Franz Baltzer¹ faßt den historischen Hintergrund wie folgt zusammen:

2. Die Inlandbahn Lome-Palime.

Für diese Bahn führte im Jahre 1902 das Kolonialwirtschaftliche Komitee in Berlin Vorarbeiten aus; der Bahnbau wurde durch Gesetz vom 23. Juli 1904 genehmigt und die Mittel in Höhe von 7,8 Mill. M wurden dem Schutzgebiet vom Reich in Form eines mit 3 $\frac{1}{2}$ v. H. zu verzinsenden Darlehens durch die Etats der Jahre 1904 bis 1906 gewährt. Der Bahnbau in Meterspur wurde der Firma Lenz & Co. übertragen, im September 1904 begonnen und 1907 vollendet. Die 119 km lange Bahn wurde am Kaisersgeburtstage, 27. Januar 1907, dem Verkehr übergeben.

¹ Baltzer, F.: „Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas“, Leipzig 1916

Die stärksten Steigungen der Bahn sind landwärts 1 : 60, küstenwärts 1 : 100.

Linienführung: Die Bahn verläßt Lome in nördlicher Richtung und nimmt bei km 5 eine nordwestliche Richtung an, die sie im großen und ganzen bis zu ihrem Endpunkte Palime beibehält; sie folgt dabei im wesentlichen der Richtung des Straßenzuges nach Palime. Die wichtigsten Zwischenstationen sind Noëpe, Badja, Assahun, Gadja und Agu (früher Avhegame genannt). Südlich von Gadja umfährt die Bahn den Aguberg mit seinem wert-

vollen Pflanzungsgebiet auf der Südwestseite und erreicht dabei in der Station Agu auf 246 m Meereshöhe ihren höchsten Punkt; sie endet in Palime auf 229 m Höhe.

Zum Schutz der Wegübergänge sind Läutetafeln aufgestellt. Bahnhofsabschlußsignale sind nicht vorhanden. Die Fernsprechleitung ist als Doppelleitung aus 3 mm starkem Bronzedraht bis Noëpe, von da bis Palime aus 3¹/₂ mm starkem verzinkten Eisendraht hergestellt und auf Stangen aus J-Eisen befestigt, die in 70 m Abstand errichtet sind.

Der Betrieb der Bahn wurde am 1. April 1908, zugleich mit dem der Küstenbahn und der Landungsbrücke in Lome an die Deutsche Kolonialeisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin auf 12 Jahre verpachtet. Nach dem Pachtvertrage erhält das Schutzgebiet eine jährliche Mindestpacht von 306 500 *M*, demnächst aus etwaigen Überschüssen die Pächterin ihre Entschädigung in Höhe von 30 000 *M*, während weitere Überschüsse mit ⁹/₁₀ dem Schutzgebiet, mit ¹/₁₀ der Pächterin zufallen. Die Züge werden von Palime über Lome nach Anecho und umgekehrt durchgeführt.

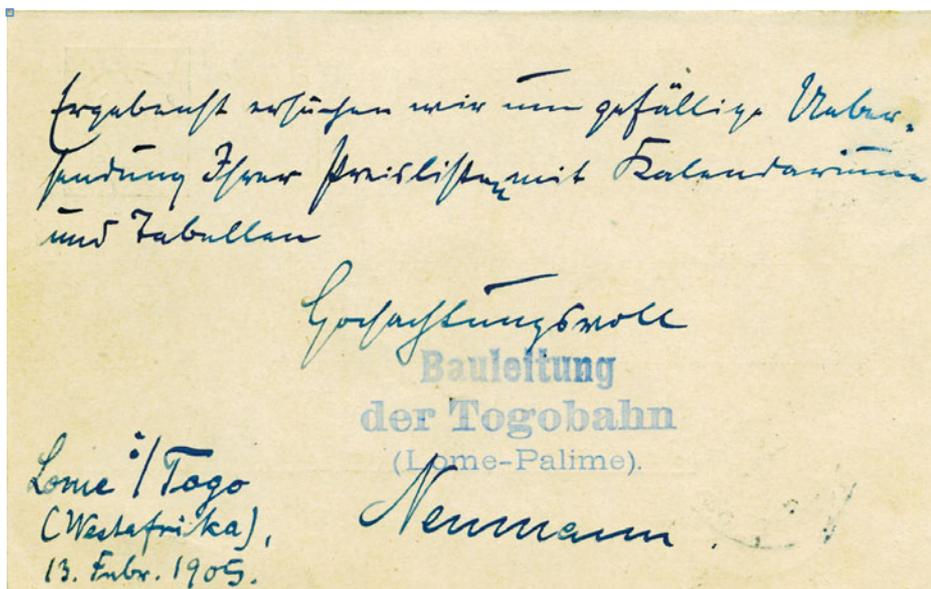


Abb. 2: Februar 1905, Bahningenieur Neumann aus Lome



Abb. 3: der doppelstöckige Bahnhof in Lome, Ausgangspunkt der Bahn nach Palime



Abb. 4: die Eisenbahndirektion und das Wohnhaus der Bahnbeamten in Lome



Abb. 5: die Ausfahrt aus Lome, im Hintergrund die Stadt und das Meer



Abb. 6: Sangera, die erste Haltestelle hinter Lome



Abb. 7: die Strecke nach Noepe – Bahningenieur Gies mit seinem Hund im Busch



Abb. 8: überdachter Brunnen auf der Strecke nach Noepe, daneben die
Telegraphenlinie welche neben der Bahnlinie verlief

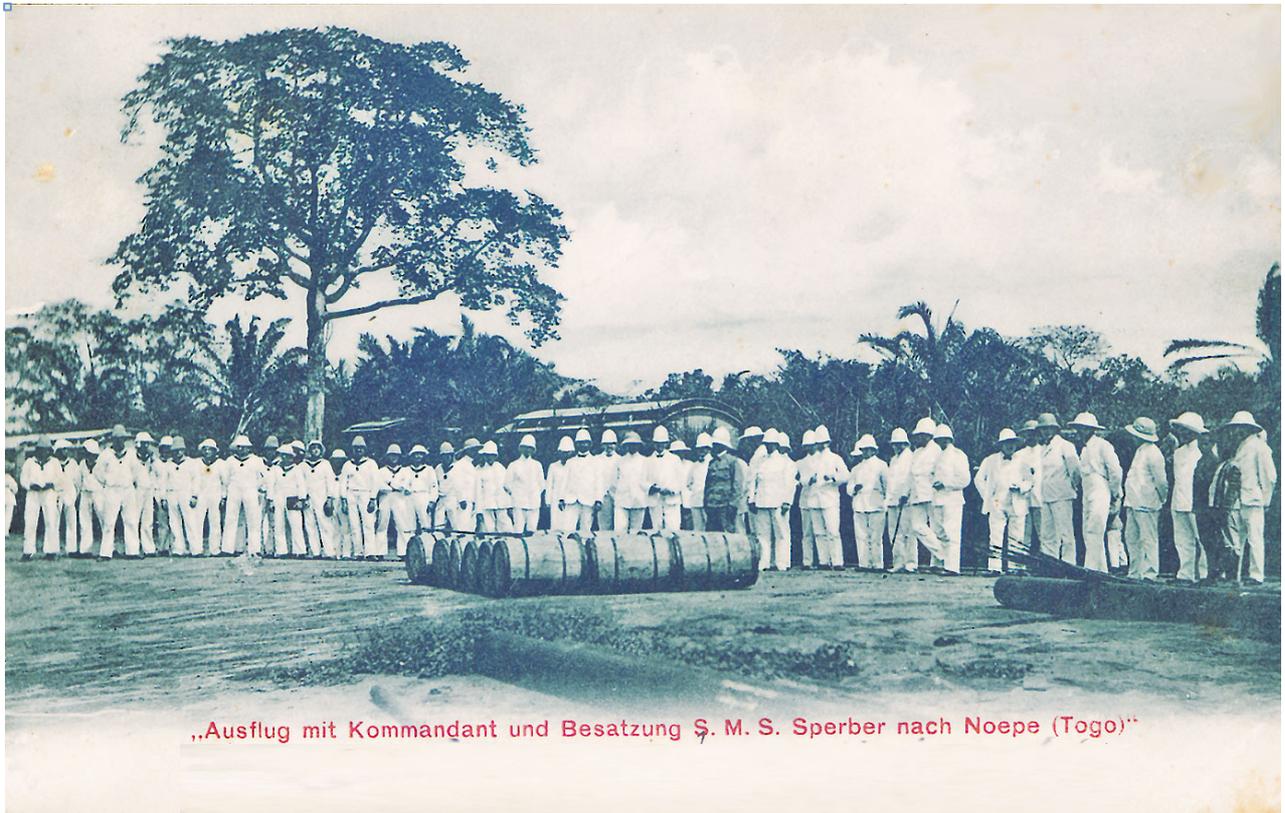


Abb. 9: nach Fertigstellung der Bahn bis Noepe 1906 wurde dieses Dorf zum beliebten Ausflugsziel der besuchenden Kriegsschiffbesatzungen



Abb. 10: Ankunft eines Zuges in Noepe, in Säcken verpackte Agrarprodukte (wahrscheinlich Kakao) liegen bereit zum Abtransport



Abb. 11: Bauzug und Personenzug am Bahnhof Noepe 1906 (in Richtung Palime)



Abb 12: Bahnhof Noepe (Aufnahme in Richtung Lome), km 22

Wassererschliessung für die Togoeisenbahn von der „J. B. G.“
Erkelenz (Rhd.)

*Bohrturm am Bai Kadjin, im Bau 4. 11
der Angobahn.*



Ul. l. g. Tysch!

Wie geht's denn auf: einem Postkarte
am 1. September 1905. Union postale universelle.

*2. Jahr bin ich nun halt frei dran,
auf geht es mir geht auf: hier und auf
geht auf mir auf. geht auf gut, dann
kann ich mir freier in der Heimat
verleben. Hier auf geht es auf
Kammer zu gehen. Wie kann ich
bekommen, sind wir bringen 4 Beamte der
J. B. G. freier am gelben fieber
gestorben. 3 derselben sehen Sie auf
umstehender Aufnahme. Ihre Ansicht ist
mehr auf mich bed. Wie geht es für
Kd. in Wiesb.?*

*Ander ist die und fester Gemessen bei jeder
Gefühl geht, verbleibe ich mit freund.
Lieber Sie von mit der Fernen
ergebenes Hermann Gottwald. 14. 06.*



Ihren Ziege bei best. Tysch
Louis Tysch

Wiesb. / Rhein.



Abb. 13: Ansichtskarte vom Bohrturm in Badja während des Bahnbaus nach Palime.

Der Bahningenieur Herrmann Gottwald schreibt, daß 4 Beamte der Eisenbahngesellschaft an Gelbfieber gestorben sind: „... 3 derselben sehen Sie auf umstehender Aufnahme ..“



Abb. 14: Bohrtrupp bei Badja



Abb. 15: Haltestelle Badja, km 38



Abb. 16: Assahun, km 51

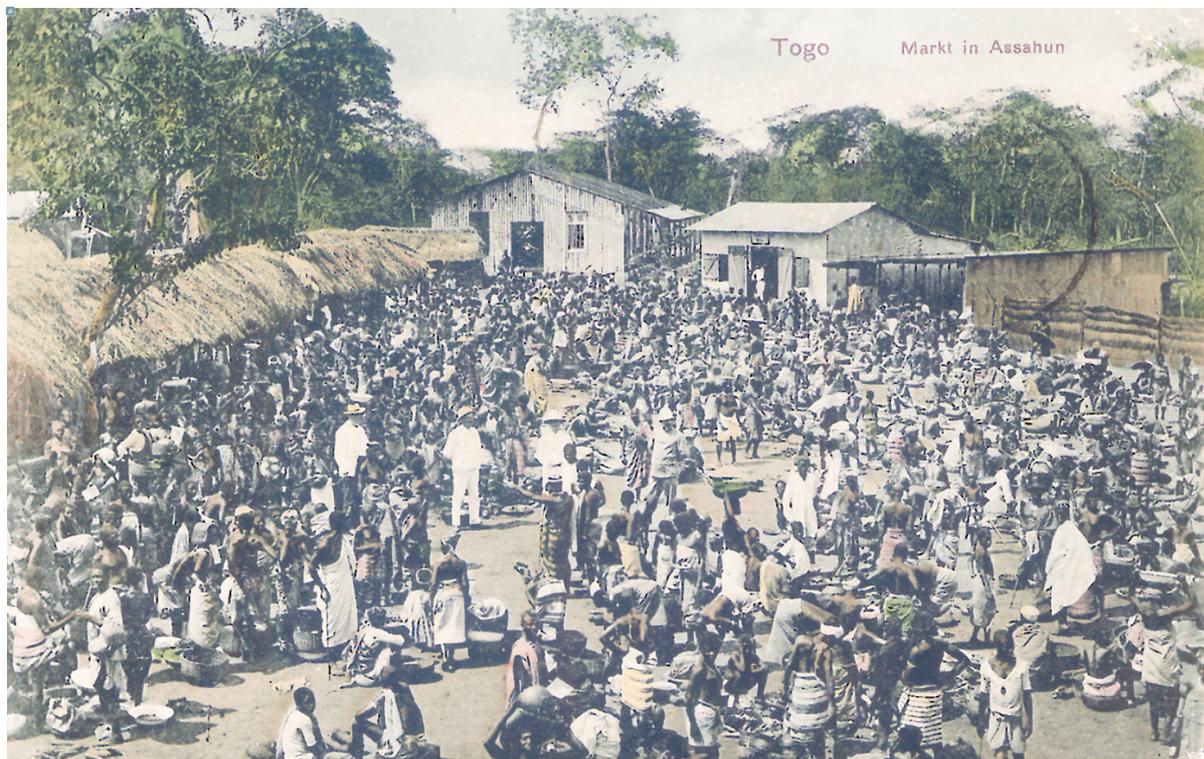


Abb. 17: Assahun, wichtiger Marktflecken – Ansichtskarte aus 1909



Abb. 18: Offiziere der „Detachierten Division“ (SMS „Kaiser“, „König Albert“ und „Straßburg“, Aufenthalt in Lome 29. – 30.12.1913) während eines Ausflugs am 30.12.1913 in Assahun



Abb. 19: der gleiche Ausflug nach Assahun – rechts der Gouverneur Herzog zu Mecklenburg im Gespräch mit Konteradmiral Rabeur-Paschwitz und Dr.Schottelius



Abb. 20: Die Ingenieure Weber (l) und Gies (r) mit seinem Hund auf dem Bauzug



Abb. 21: entgleiste Lokomotive während des Bahnbaus



Abb. 22: Gadja Wald, südlich von Agu



Abb. 23: Brücke km 94 bei Gadja



Abb. 24: Wassertanken aus dem Flußbett mittels „Elevator“

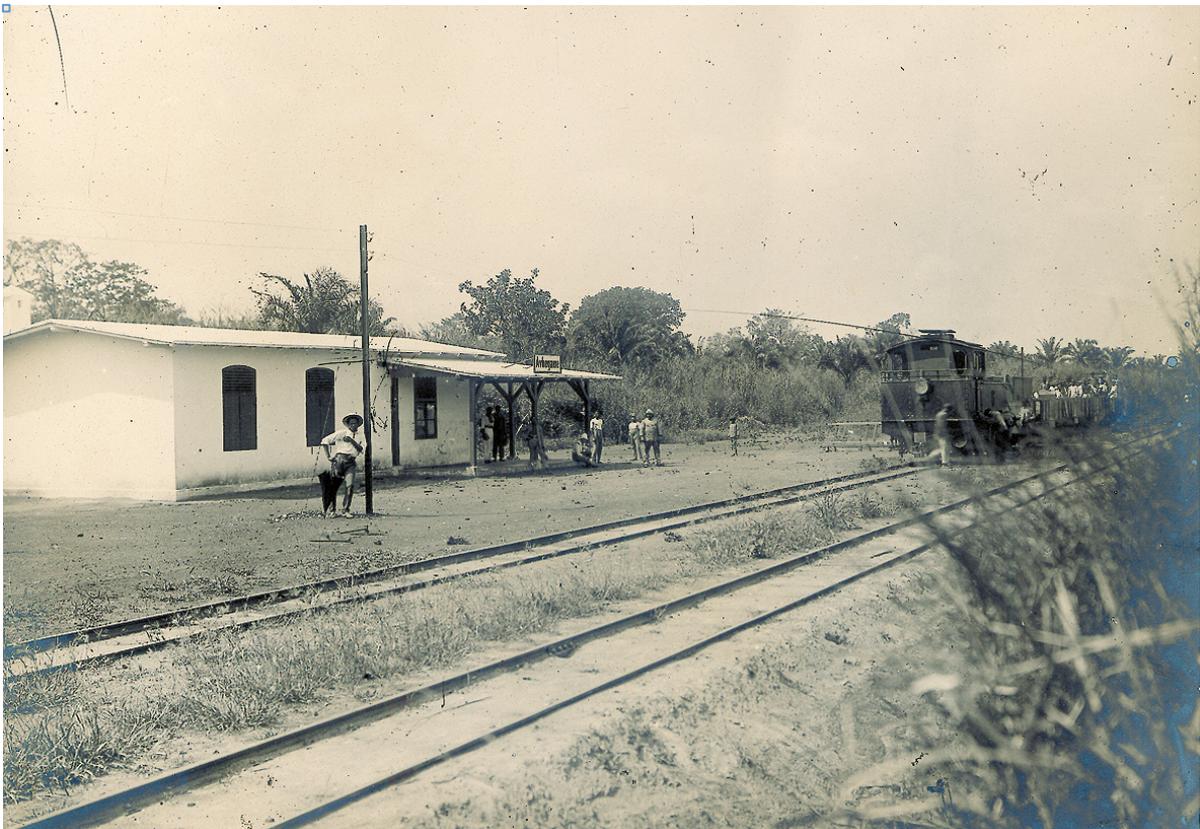


Abb. 25: Station Avhegame, km 105

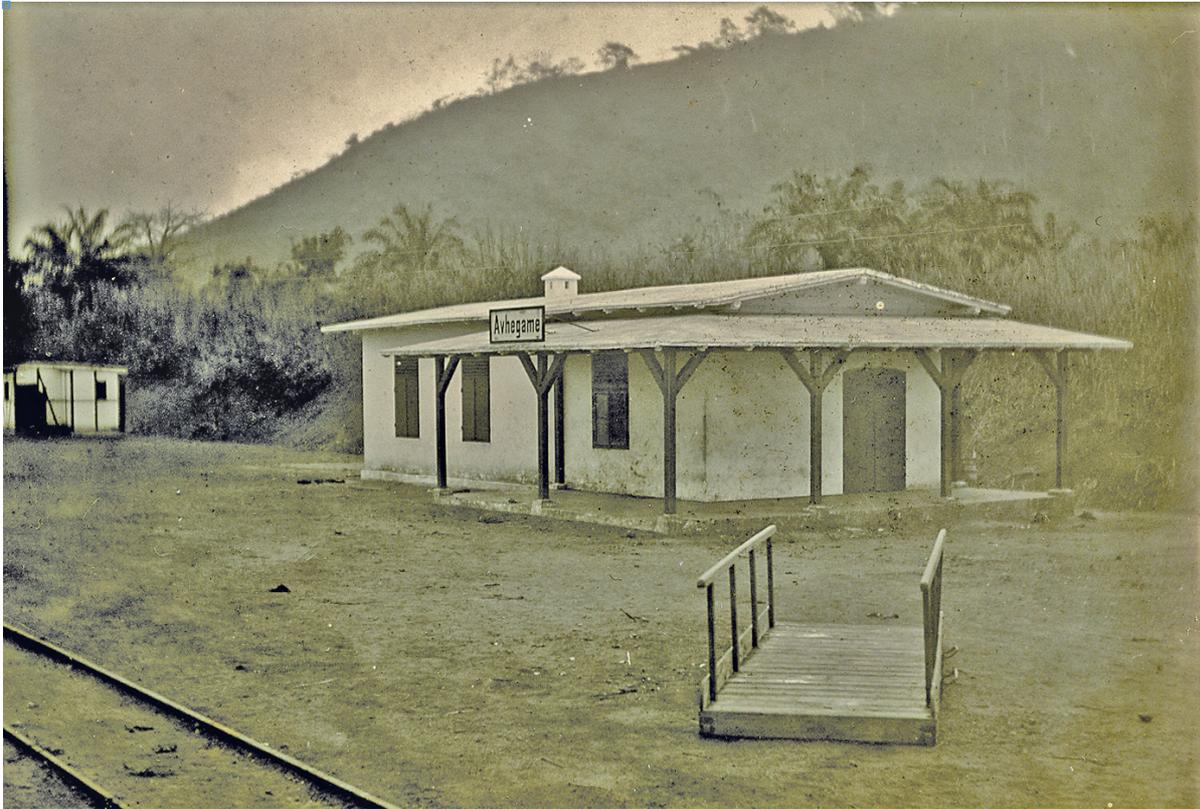


Abb. 26: Station Avhegame, km 105 – im Hintergrund der Aguberg



Abb. 27: Brückenbau zwischen Avhegame und Palime bei km 114 – Ansichtskarte vom Bahningenieur August Kempf



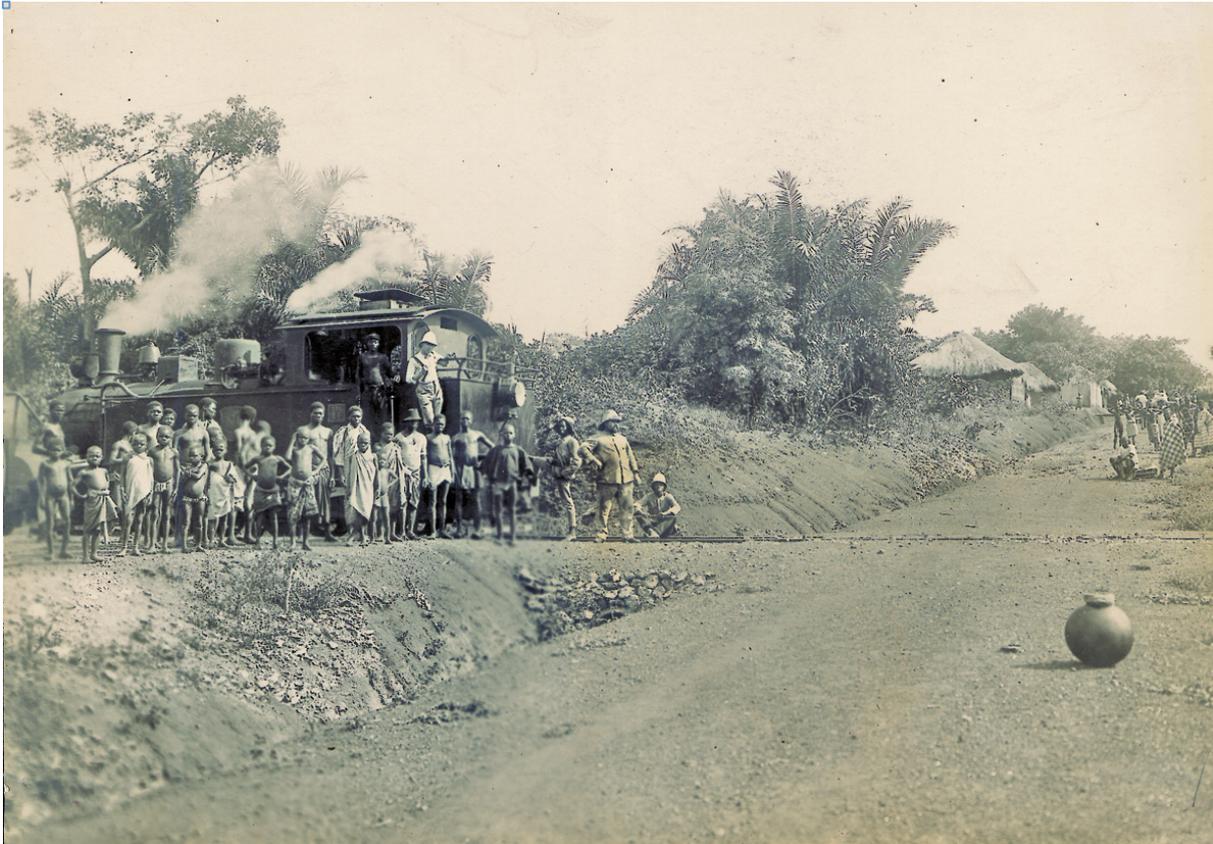


Abb. 28: Dorf kurz vor Agome-Palime

Agome Palime, bew. d. I. Gf.
 Mein lieber Spiess! Auf die
 jenseits geht krafts mir leiter
 Niema kauft oft von die. Ich
 kenne dich nicht. Können Montag
 frühzeitig ansetzen lassen; bis dahin
 könnte die tag möglichst 24 Arbeit.
 Stunden zählen. Hoffe aber künftigen
 Ziel - künftigen Palime fertigzustellen
 bestimmt zu werden. Nur am 23.
 Februar werde ich sein und künftigen
 reisen können. Bestimmen muss gut, am
 die geht in das best. Hast die die
 künftigen beauftragt? - Allen
 die jenseitsen Gärten von künftigen
 künftigen.



Abb. 29: Am 23.1.1907 schreibt Bahningenieur Faust „...nächsten Sonntag Eröffnung unserer Bahn; bis dahin könnte der Tag möglichst 24 Arbeitsstunden zählen. Hoffe aber mein Ziel – am Bahnhof Palime fertigzuwerden – bestimmt zu erreichen..“.

Es blieben nur wenige Tage bis zur Eröffnungsfeier an Kaisers Geburtstag. Europäer und Eingeborene aus ganz Togo und Ehrengäste aus Deutschland reisten bereits an zur gleichzeitig stattfindenden Landesausstellung in Palime.



Abb. 30: Arbeiten am Bahnhof Palime – zwei Tage vor Eröffnung



Beim Verlegen des Oberbaus auf Bahnhof Palime, Endstation der Togobahn.

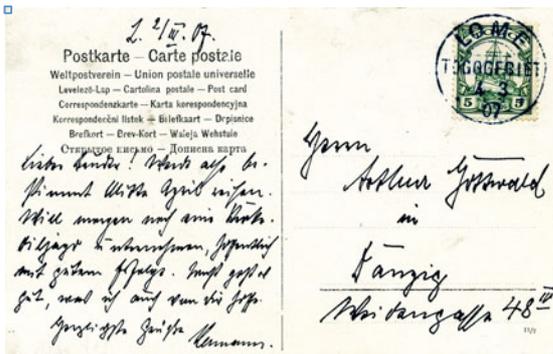


Abb. 31: Foto-Ansichtskarte vom Bahningenieur Hermann Gottwald „Beim Verlegen des Oberbaus auf Bahnhof Palime, Endstation der Togobahn“

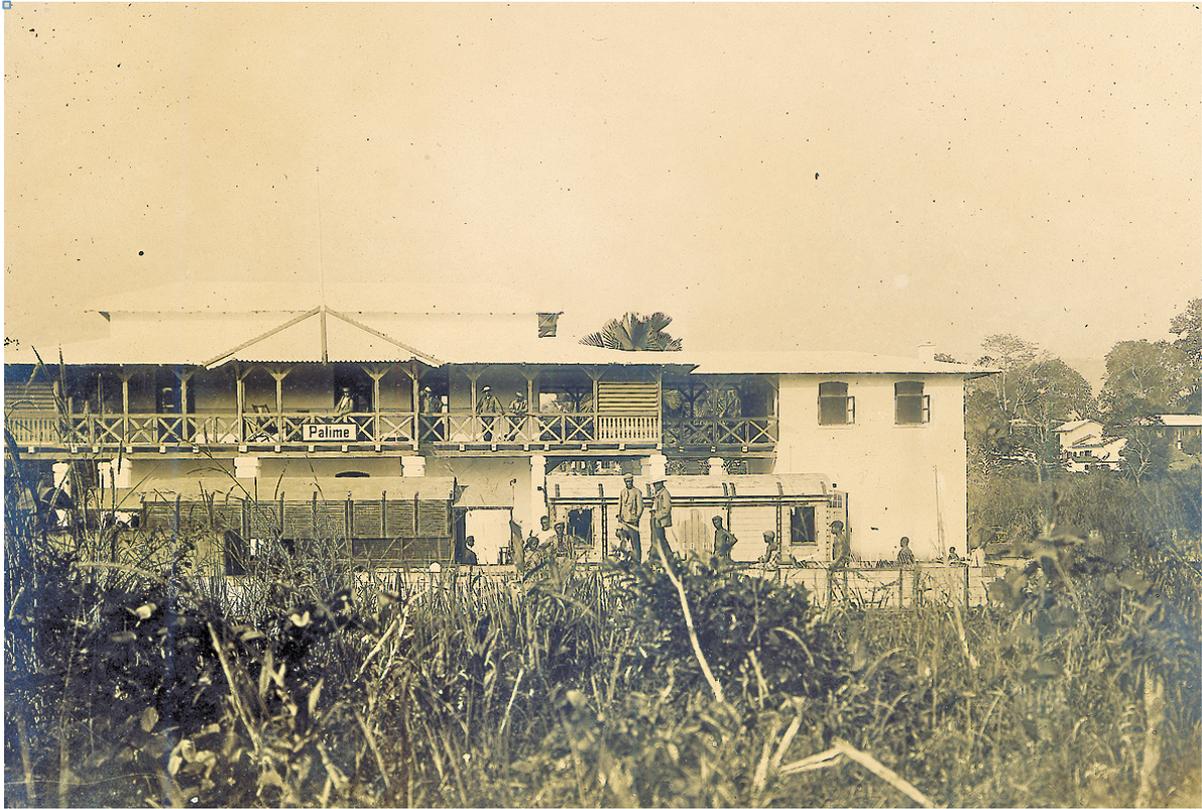


Abb. 32: Bahnhof Palime



Abb.33: Bahnhof Palime, im Vordergrund der Lokschuppen

Nr. 31/3 08. Am 4/3 08
 Diese ganzliche Ihre Gefährdung!
 Wiederum dank für die fort. Tusten Anträge
 wünsche, die ich von Ihnen erwarten kann,
 und vor allem für die schon läng. Zeit ich
 mit großer Inbrunst gedenke. Aber
 allem Kaufmanne wünsche ich die
 Zufriedenheit. Ich hoffe, ob die
 nicht die Abreise der Bahn von
 Palime über das Gebirge nach Kpandu
 ermöglicht. Unsere Fahrstraße ist es
 gelungen im Yo nach dem Francoispaß
 in 1:20 heraufzukommen. Ich hoffe
 Meinung hierüber mir sehr
 interessant zu sein. Ihre
 ist mit Dank. Ich habe ihn schon
 gesehen. Gefährdung ist es ganz
 Dr. Gruner



Abb. 34: Eine Anbindung von Palime an den Volta und die Handelsroute der Hausa aus dem Norden blieb weiterhin ein Wunsch des Gouvernements. Bezirksleiter Dr. Gruner schreibt 1908 an Geheimrat Zecher in Berlin: „... beachtenswert schien mir das Zahnstangensystem. Ich dachte, ob das nicht die Weiterführung der Bahn von Palime über das Gebirge nach Kpandu ermöglicht. Unserer Fahrstraße ist es gelungen im Yo nach dem Francoispaß in 1:20 heraufzukommen. Ihre Meinung hierüber zu vernehmen wäre mir sehr

interessant... Die Bahnstrecke zum Volta wurde allerdings niemals gebaut.



Abb. 35: Straßenbaulager am Francoispass



Abb. 36 - 38: Der Bahnstationsstempel STATION PALIME wurde nach der alliierten Besetzung als Poststempel weiterverwendet.

Zur deutschen Zeit kommen diese Bahnstationsstempel auf Poststücken äußerst selten vor, wie z.B. von STATION AGBELUVHE (ex Sammlung J.Mayne) und von STATION ANECHO (Los 734 unserer 67.Auktion)



Mein lieber Schlesier!

Vielen Dank für Ihren Brief. Ich bin jetzt immer derartig beschäftigt gewesen, daß ich gar nicht zum Schreiben kam. Am 27. Jan. war die Eröffnung der Bahn Lome - Palime und damit verbunden eine Landwirtschaftliche Ausstellung, oder in Wirklichkeit eine Landesausstellung. Eine Woche vorher war Lt. von Nagel, der Adjutant vom Gouverneur, krank geworden, infolgedessen musste ich ihn vertreten. Bevor die Bahn eröffnet war, musste ich 2mal mit einem Bauzug nach Palime fahren, ein Vergnügen eig'ner Art. Man denke sich einen offenen Wagen, darauf Sand geladen und auf diesen ein Stuhl gesetzt, das war mein feudales Koupee.

In dieser Weise musste ich bei dieser tropischen Hitze von früh 8h bis Abends 6h fahren, dabei brannte der Sand unangenehm an die Füße. Die Fahrt ist jetzt in der Trockenzeit ziemlich eintönig, da viele Kilometer Wald durch die Grasbrände vollkommen kahl gebrannt sind. Nach einem Regen wächst aber alles unglaublich schnell wieder. Bei Gadjä fährt man eine Strecke durch schönen Urwald, in dem alles noch grün und frisch ist, da die Sonne nicht durch das dichte Gestrüpp kommt. Der Agu (700m) war der erste Berg, den ich hier in Togo sah. Palime selbst liegt wunderhübsch, es ist auf 3 Seiten von Bergen umgeben.

Zunächst musste ich in Palime für die Gäste von Graf Zech Quartier machen und alles ausgucken, dann war der Festplatz herzurichten für den Abend, an dem der Gouverneur alle anwesenden Europäer und noch viele Eingeborene eingeladen hatte, im Ganzen ca. 300 Pers. Zu Tisch waren für die ganzen Tage vom 27-31. täglich 20 Gäste. Am 1.Aband, als schon alles bereit stand (kaltes Büffet u.s.w.) regnete es, es musste für den nächsten Tag wieder alles frisch gemacht werden. Am 2.Aband dasselbe Theater, endlich am 3. gelang es. Was für eine Arbeit das war, wenn man nur schwarze Hilfskräfte hat, können Sie sich denken. Die Ausstellung war wunderhübsch angelegt. Die einzelnen Ausstellungsstücke waren in, nach Negerart gebauten, Lehmhütten ausgestellt. Am Eingang war ein Tor, ebenfalls im heimischen Stil, gebaut, das die Schwarzen nach ihrer Phantasie mit Tierbildern bemalt hatten. Der Gabentempel mit den Ausst.Preisen war in der Art einer Häuptlingshütte gebaut. Auf dem Platz waren Fahnenmasten mit hunderten von kl.Fähnchen aufgestellt. Den Festplatz hatte ich mit vielen Lampions erleuchten lassen, die Bänke standen unter meterstarken alten Urwaldbäumen.

Die Häuptlinge kamen mit ihren Hängematten an, über ihnen wurde der große Häuptlingsschirm getragen, der an der Spitze mit wertvollen silbernen Tierfiguren verziert war. Neben u. hinter dem Häuptling kam das Gefolge, Stabträger, Sprecher u.s.w. Die Haussas kamen meist beritten. Auch Jäger aus den nördl. Bezirken kamen in ihrer Tracht z.B. Elefantenjäger u. Büffeljäger aus dem Atakpame, Sokode u. Kratschibezirk. (Elefanten gibt es nur in Atakp. u. Kratschi) In Kratschi kommen auch Löwen vor. Der Togolöwe hat aber keine Mähne. Meist brachten die Häuptlinge auch ihre Kapellen mit. Die Musik erinnert in der Stärke etwas an Wagnersche.

Nach der Ausstellung war in Lome Bezirksleiterkonferenz. Am 7.II. ging ich mit Hptm. von Döring nach Atakpame, um ihn vom 8.März ab während seines 6 monatl. Urlaubs zu vertreten. Atakpame liegt 170km von der Küste entfernt. Man braucht gewöhnlich 5 Tage zur Reise. Man muß sich hier beim Reisen immer an die Rasthäuser halten, wenn man kein Zelt mit hat.

Man kann entweder zu Pferde, per Rad oder mit der Hängematte reisen. Letzteres liebt aber der Gouverneur gar nicht. Wir fuhren mit Rad. Landschaftlich bietet die Gegend fast immer das selbe Bild - Busch u. Baumsteppe. Erst hinter Nuatjä sieht man die Berge von Atakpame.

Die Station Atakpame liegt wunderhübsch. Sie ist auf einer Anhöhe gebaut, gegenüber auf dem anderen Höhenzug liegt die kath. Mission und dazwischen auf einer kl. Anhöhe das Schwesternhaus.

Die Stadt selbst befindet sich tief im Tale. Ich werde Ihnen nächstens Photographien senden. Man hat hier sehr viel zu tun, da man die ganzen Arbeiten im Bezirk immer kontrollieren muß; oft fährt man 70-80km. Zu Pferde kann man hier nicht viel mehr als 40-50km machen.

Nebenbei nehmen die Gerichtssachen sehr viel Zeit in Anspruch.

Die Tätigkeit gefällt mir aber sehr gut, sie ist sehr interessant u. vielseitig. Man ist hier alles, Offizier (allerdings nur 42 Sold), Jurist, Wege- u. Brückenbauer, Landwirt, Kaufmann u.s.w. Wir pflanzen hier eifrig Baumwolle u. haben bisher eine sehr gute Ernte. Man muß sich aber viel darum kümmern u. den Eingeborenen selbst die Saat hinschaffen in die entlegenen Gegenden, sie selbst zu holen, dazu sind sie zu faul. Außerdem pflücken sie gewöhnlich nur so viel, daß es für 2-3 Tage zum Lebensunterhalt reicht (ca. 60 Pfennig). Man sieht aber hier in Togo wenigstens einen Erfolg seiner Arbeit. Die Bezirke sind nicht so riesengroß wie in anderen Kolonien. Infolgedessen kennt jeder Bezirksleiter seinen Bezirk u. weiß, wo es fehlt. Andererseits lernen auch die Eingeborenen ihren Herrn eher kennen. Es gibt hier natürlich auch noch viele Schwarze, die noch keinen Weißen gesehen haben u. die ängstlich weglaufen, wenn man ankommt, das ist aber nur in ganz entlegenen Dörfern in der Steppe am Mono der Fall.

Doch nun genug für heute. Wenn Sie mir einen Gefallen tun wollen, nehmen Sie sich bei Gutwasser oder Henker meines Veters etwas an. Es scheint ihm bis jetzt gut in Risa zu gefallen. Was gibt es sonst in Risa. Ich lebe hier wie auf einem Rittergut (Vieh haben wir natürlich auch) und sehne mich zunächst nicht nach Reit-Rekruten u. anderen Belustigungen. Viele herzl. Grüße an Sie u. alle Kameraden
Ihr Freude

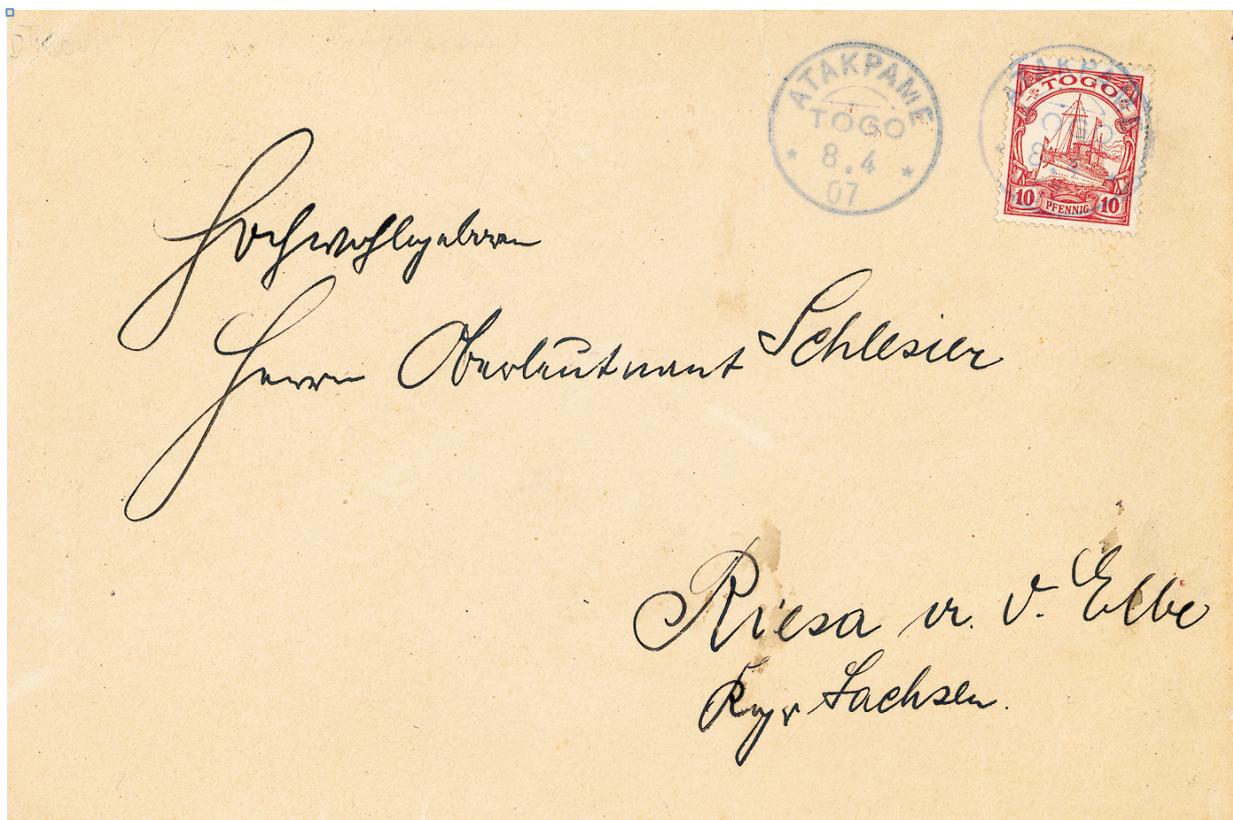


Abb. 40: Der Umschlag des oben abgebildeten und transkribierten Schreibens



Abb. 41: Der Warentransport vor der Eröffnung der Eisenbahn



Abb. 42: Warentransport vor Straßen- und Brückenbau



Abb. 43: mit dem Wege- und Brückenbau ab den späten 90er Jahren und dem damit ermöglichten Einsatz von Handkarren wurde das Lastenvolumen merklich erhöht und die Laufzeit zwischen Lome und Agome-Palime auf wenige Tage reduziert.



Abb. 44: Nach der Zerstörung des Handelszentrums Salaga im neutralen Gebiet verlagerte sich ein Teil der der Handelsroute aus den Hausaländern nach Kete-Kratschi, Kpandu und Palime und der Markt in Palime gewann an Bedeutung.



Abb. 45: Bisher hatten die Handelshäuser primär in Klein-Popo und Lome ihre Niederlassungen. Durch den Ausbau der Straßen und ab 1907 die Anbindung mit der Eisenbahn erhöhte sich die Anzahl der in Palime ansässigen Handelshäuser von 3 in 1901 auf 11 in 1908 – im gleichen Jahr zählte man 12 Niederlassungen in Lome ²



Abb. 46: Der Markt in Palime wurde 1895 eröffnet - Sonderpostkarte zur Landesausstellung 1907

² De Haan, Leo: „Die Kolonialentwicklung des deutschen Schutzgebietes Togo räumlicher Perspektive“ S.130

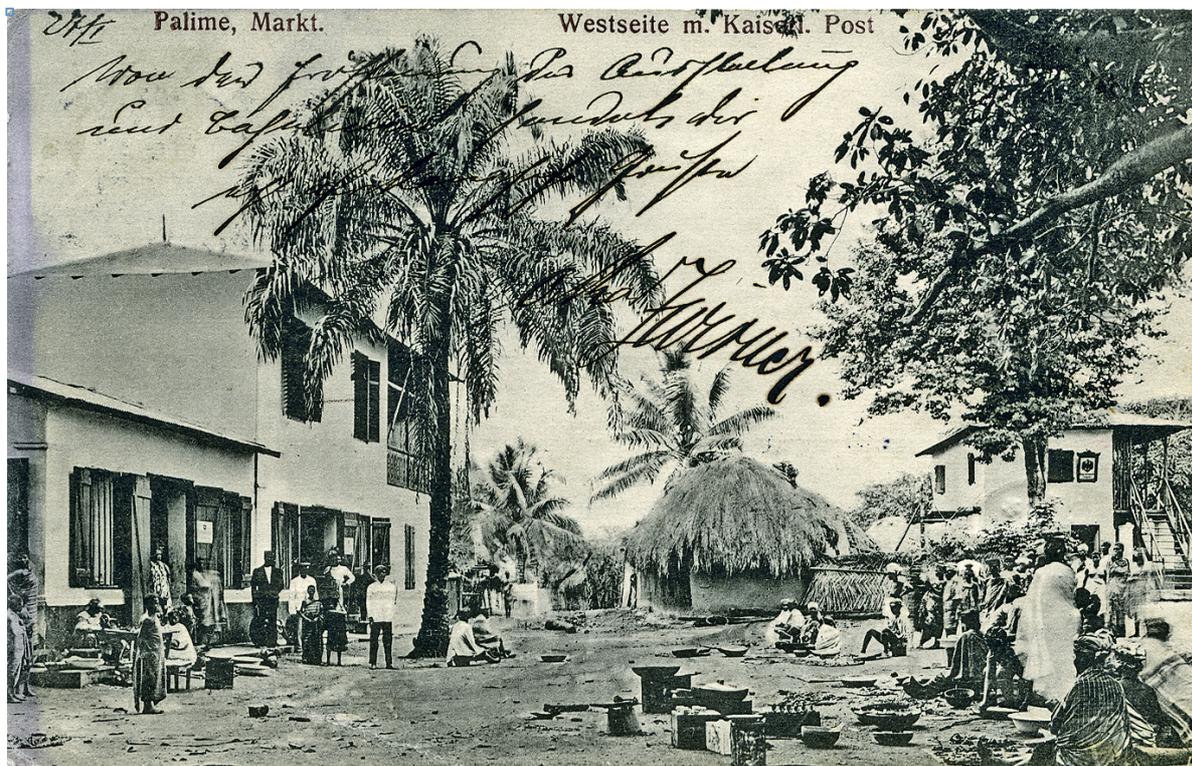


Abb. 47: An der Westseite des Marktplatzes befand sich das doppelstöckige Postamt (rechts im Bild, mit Postschild)



Abb. 48: Der Empfang des ersten Zuges in Palime am 27.1.1907 durch die Festgäste, die aus ganz Togo und auch aus Deutschland angereist waren. Links neben dem Zug der Lokschuppen, viele Häuptlinge mit ihren zeremoniellen Schirmen und rechts im Bild einige Marinesoldaten



Abb. 49: Der Festaufzug unterwegs zum Ausstellungsgelände auf dem Marktplatz



Festaufzug der Eingeborenen bei der Palme-Ausstellung 1907

Abb. 50: Ankunft des Festzugs auf dem Marktplatz mit patriotischen Transparenten, die Eingeborenen teils in westlicher Kleidung, teils in traditioneller Tracht



Abb. 51: Aufbau der Ausstellungsgebäude in einheimischer Bauweise



Abb. 52: Ein Hühne von Mensch mit Umhängeschild „Riesen / wie diesen / voll Kraft / u. Saft / zeugt nur / Atakpames / Landwirtschaft“ vor einigen Marinesoldaten und anderen Festgästen. Auch die anderen Bezirke machten bei dieser Ausstellung auf ihre Produkte aufmerksam, aber das feuchtfröhliche Beisammensein wird ehr für viele Teilnehmer die wichtigste Abwechslung vom tristen Kolonialalltag gewesen sein



Abb. 53: Das Festzelt der Deutschen Togo Gesellschaft mit einem Stapel ihrer Ausfuhrprodukte und dem Schild „Willkommen allen lieben Gästen / Hier in Afrikas Westen / Viel Freud in Palime / Wünscht Euch die D.T.G.“



Abb. 54: Die Bezirksleiter von Parpard (Mangu-Jendi) und Mischlich (Misahöhe) mit zwei Flaschen Hochprozentigem

Während der Ausstellung wurden Ansichtskarten (meist mit Motiven von Palime und Umgegend) mit einem violetten dreizeiligem Stempel „Gruss von der Ausstellung / Agome Palime, Togoland / 27-30. Januar 1907.“ zum Verkauf angeboten. Nur wenige sind erhalten geblieben – es dürften keine 10 Exemplare überlebt haben:

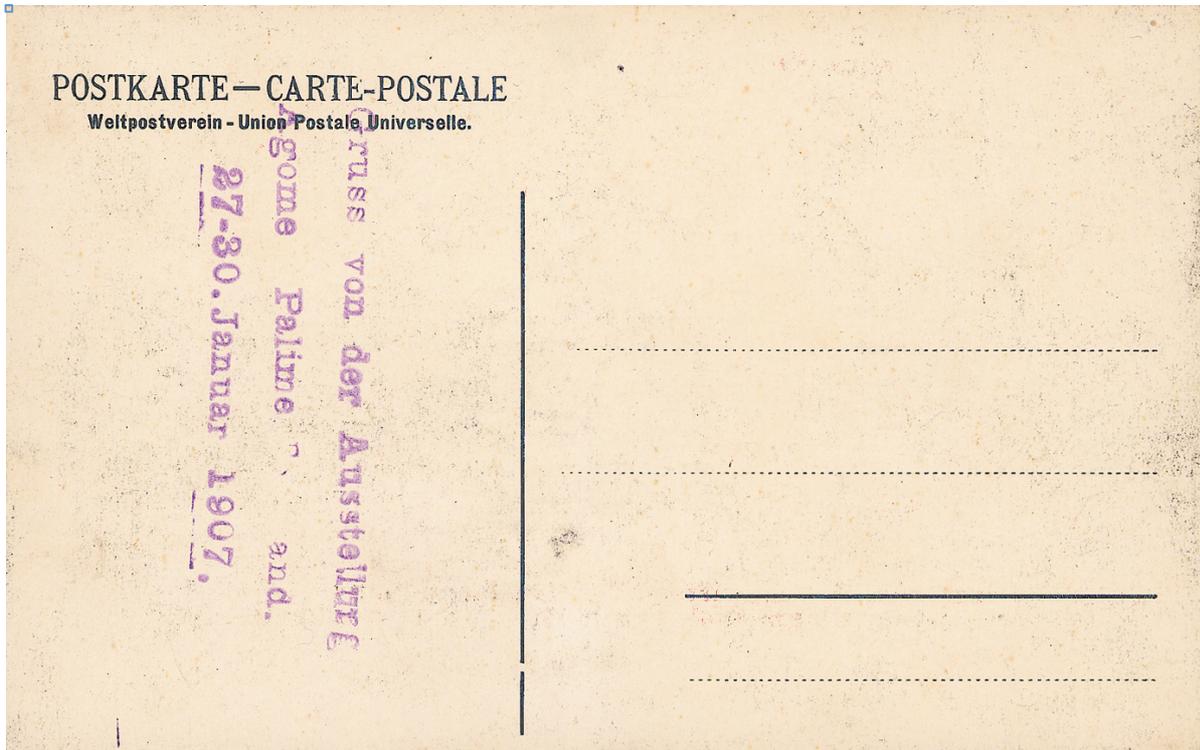


Abb. 55: Der Dreizeiler auf ungebrauchter Ansichtskarte - einzig bekanntes Stück



Abb. 56: Stempel 28.1.07 (Aukt. 93/1024) Abb. 57: Stempel 29.1.07, überfrankiert



Abb. 58: eine besonders schöne Karte vom 31.1.07 mit dem Sonderstempel, unterschrieben von einigen wichtigen Persönlichkeiten vor Ort: Oberleutnant Gotthard Freude (Ausrichter der Ausstellung), Paul Sprigade (Kolonialkartograph aus Berlin), Dr. Hans Gruner (Bezirksleiter, dienstältester Kolonialbeamter in Togo), Dr. Hans-Georg v. Doering (Bezirksleiter, stellvertretender Gouverneur) und Edler von der Planitz (Kolonialabteilung im Auswärtigen Amt). Karten mit dem Dreizeiler und Poststempel vom Eröffnungstag der Ausstellung am 27.1.07 und vom 30.1.07 sind bisher noch nicht bekannt.