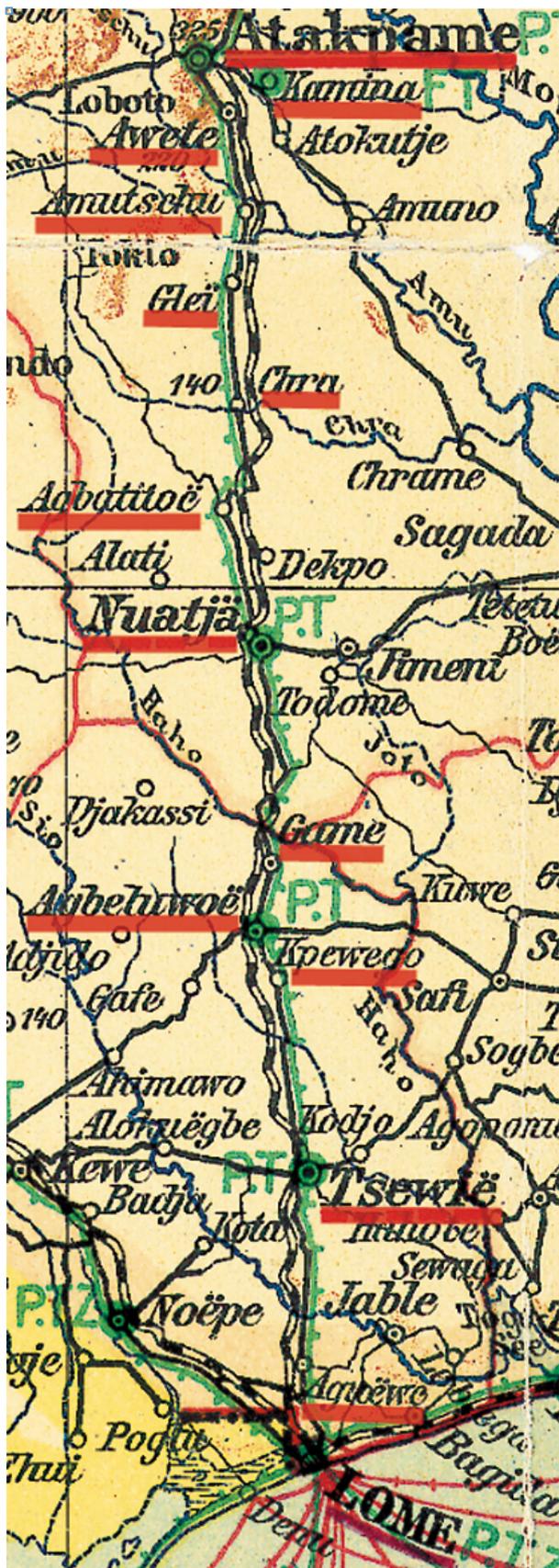


5. Die Bahn Lome – Atakpame



- Bhf Atakpame km 167,1 (2.5.1913 eröffnet)
- Hs Agbonu km 163, mit Zweigbahn nach Kamina (1.5.1911 eröffnet)
- Hs Awete km 157,6
- Hs Amutschu/Amutschubücke km 147,2
- Hs Glei km 137,8
- Hs Chra / Chra-Brücke km 122,7
- Hs Agbatitoe km 110,9
- Bhf Nuatjä km 96,4
- Haho-Brücke km 77,3
- Hs Game km 70,5
- Bhf Agbeluvhoe km 60,5
- Bhf Tsewie km 34,3
- Hs Togblekovhe / Schio-Brücke km 17,2
- Hs Agueve km 10,4
- Bhf Lome km 0

Abb. 1: der Verlauf der Bahnstrecke Lome – Atakpame.
(Hs = Haltestelle, Bhf = Bahnhof mit Stationsgebäude)

Franz Baltzer¹ beschreibt Streckenführung und Bau dieser Bahn wie folgt:

3. Die Hinterlandbahn Lome-Atakpame.

Die Anforderung der Mittel für diese Bahn war in der Bahnvorlage von 1908 enthalten. Das geographisch, wie erwähnt, sehr ungünstig zugeschnittene Gebiet von Togo erstreckt sich, bei einer Küstenlänge an der Südgrenze von nur etwa 50 km, und einer durchschnittlichen Breite von etwa 175 km auf etwa 560 km von Süd nach Nord. Wie ein Blick auf die Karte lehrt, genügt die der Westgrenze zustrebende Bahn Lome-Palime nicht, um das Schutzgebiet in seinem mittleren und nördlichen Teil zu erschließen, zumal ihre Verlängerung nach Norden vor dem von Südsüdwest nach Nordnordwest verlaufenden Togogebirge haltmachen mußte. Hier war eine Bahn notwendig, die möglichst die Mitte des Schutzgebietes von Süd nach Nord durchschneidet, um das Rückgrat des Verkehrs zu bilden und seitlich anschließende Stichbahnen oder Straßen als Zubringer aufzunehmen. Nach dem Ergebnis der Erkundungen bot das Gelände im nördlichen Teile des Togogebirges die Möglichkeit für einen Bahnübergang. Zunächst wurden nur die Mittel für den Bahnbau Lome – Atakpame in Höhe von 11,2 Mill. Mark für etwa 165 km Baulänge (rund 68 000 .K/km) gefordert, während die Fortsetzung der Bahn nach Bassari-Banjeli-Tschopowa, etwa 330 bis 340 km, bis auf das rechte Ufer des Otiflusses nur allgemein erkundet, ihre Ausführung aber der Zukunft vorbehalten wurde. Hier bedarf noch die Frage des Abbaues der bei Banjeli gefundenen anscheinend wertvollen Eisenerze zur Entwicklung einer bodenständigen, also Eingeborenen-Industrie, eingehender Untersuchungen. Auch kann das Vorkommen von Chromeisenstein, etwa 10 km nordwestlich von Glei, nahe an der geplanten Bahnlinie, wie die im Flußbett des Monu, etwa 12 km nordöstlich Sagada gefundenen goldhaltigen Quarzgerölle für die künftige Bahn von Bedeutung werden.

Der Bau Lome-Atakpame wurde der Betriebspächterin übertragen und im allgemeinen bis zum 1. April 1911, die des schwierigen Geländes wegen etwas steiler trassierte Reststrecke Agbonu-Atakpame bis zum 2. Mai 1913 vollendet. Die Linie zweigt bei km 2,7 von der Bahn Lome-Palime in nordöstlicher Richtung ab: der Bau bot keine besonderen Schwierigkeiten. Die Bahnlinie verläuft im allgemeinen von Lome in nördlicher Richtung. Da zahlreiche Wasserläufe, die von Nordwest nach Südost gerichtet sind, die Bahnlinie schneiden, so war es nicht möglich, auf längere Strecken die Bahn etwa auf der Wasserscheide zwischen zwei Wasserläufen zu führen, sondern die Bahn mußten von einer Niederung zur folgenden über die dazwischenliegenden Wasserscheiden auf- und absteigen, so daß sich eine Anzahl verlorener Steigungen - über etwa acht höhere Rücken - nicht umgehen ließ. Die Bahn erreicht in zunächst geradliniger Führung die Station Agueve, km 10,4, sodann die Schio-Niederung mit Haltepunkt Togblekovhe, km 17,2, woselbst eine Wasserstation angelegt ist. Da der Schio in der Regenzeit bedeutende Wassermassen führt, so sind außer einer Strombrücke mit zwei Öffnungen von 25 m Lichtweite zwei Flutöffnungen von 25 und 12 m Weite angelegt. Von km 25 ab steigt die Linie mit 1 : 60 auf die Hochebene von Dawie und Tsewie, + 103 m über Meereshöhe, die Wasserscheide zwischen Schio und Kolo-Lili mit dem Haltepunkte Dawie, km 29,2 und der Kreuzungsstation Tsewie, km 34,3. Von hier fällt sie zum Flußgebiet des Kola, + 60 m, überschreitet diesen auf einer Brücke von 10 m Weite und erreicht die Station Kolokovhe in km 47,4. Die Bahn überschreitet dann hinter der Wasserstation Lilikovhe, km 50,9 den Lili- und den Kunifluß mit Brücken von 18 und 14 m Weite. Jenseits dieser Flüsse steigt sie wieder stark an und gelangt zum Haltepunkte Ganikovhe, km 60,5 auf + 132 m Höhe und zur Haltestelle Game, km 70,5. Von hier fällt die Bahn zum Hahofluß auf + 84,75 m herab, überschreitet diesen mit einer Brücke von 40 m Lichtweite und erreicht in km 77,3 den Haltepunkt nebst Wasserstation Amakpavhe. Sie steigt dann wiederum bis km 86,1 zum Haltepunkt Kpele, + 137,7 m und zur Kreuzungsstation Nuatjä in km 96,4 auf + 151,6 m Meereshöhe. In Nuatjä ist ebenfalls eine Wasserstation angelegt. Weiterhin überschreitet die Bahn in km 100,8 den Jotofluß. Von hier bis zum Haltepunkt Agbatitoe, km 110,9, liegt

¹ Baltzer, F.: „Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas“, Leipzig 1916 (Anm.: Buch im Internet u.a. unter <https://archive.org/details/diekolonialbahn00baltgoog> als PDF-Datei frei verfügbar, es unterliegt keinem copyright)

der Gneis vielfach zutage, so daß zahlreiche Einschnitte durch den Felsen gesprengt werden mußten. Hinter der genannten Station wird die Höhe + 194.2 m erreicht.

Bei km 122.7 überschreitet die Bahn den Chra mit einer Brücke von 40 m Weite und gelangt bei km 123 zur gleichnamigen Haltestelle und Wasserstation auf + 142.8 m. Die nächste Höhe (+ 197 m) wird bei km 132 erstiegen. Hinter der Station Gleis, km 137.8 auf + 167,5 gelangt die Bahn zur Amuniederung (+ 148m) und überschreitet den Fluß auf einer Brücke mit zwei Öffnungen von 49,85 und 29.85 m Lichtweite. Nach Erreichung der Wasserscheide zwischen Amu und Amutschu übersetzt die Bahn den letzteren in km 147,2 auf einer Brücke von 50 m Lichtweite und erreicht in km 147,6 den gleichnamigen Haltepunkt, bei km 153.5 die Haltestelle Dadja und bei km 157.6 die Haltestelle Awete auf + 216 m Höhe. Bei km 159.5 wird der Atollafluß mit einer Brücke von 14 m überschritten. Auch hier ist vorläufig eine Wasserstation angelegt. Stationen kleineren Umfanges mit drei Gleisen sind in Tsewie, Agbeluvhoe und Nuatjä errichtet. Die übrigen sind Haltepunkte oder kleinere Haltestellen mit nur zwei Gleisen.

Von Agbonu, km 163, steigt die Linie auf 4,6 km bis zur Endstation Atakpame noch um 66 m; hier sind Steigungen von 1 : 50 mit Krümmungen von 200 m Halbmesser angewendet worden. Die Bahn endet mit 167,13 km Gesamtlänge (164.3 km Baulänge) auf 329 m Meereshöhe.

Am 1. April 1911 wurde die neue Bahn in den bestehenden Pachtvertrag einbezogen und der Mindestpachtzins erhöhte sich dementsprechend von 306 500 auf 523000 Mk. jährlich.“

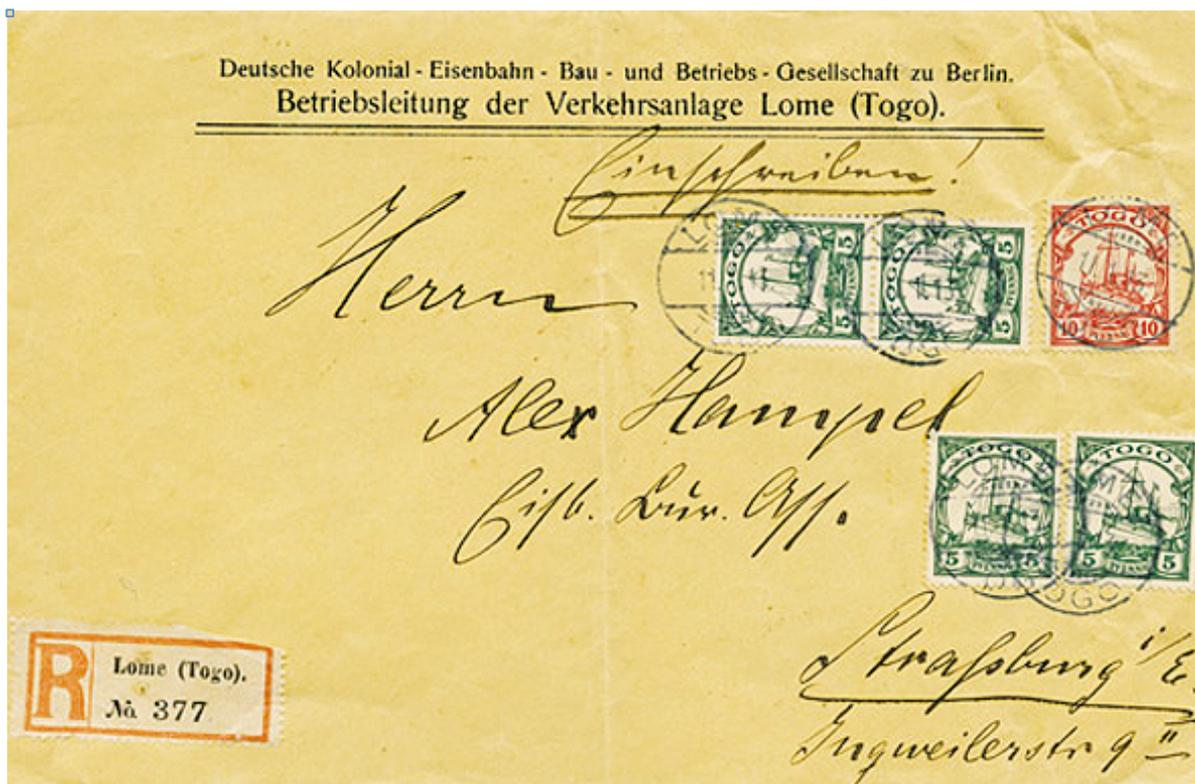


Abb. 1: Vordruckbrief der Kolonial-Eisenbahnbau und Betriebsgesellschaft vom 11.1.1913. Diese Gesellschaft war die Pächterin aller Togobahnen (Los 866 der 92.Auktion)



Abb. 2: Lome Bahnhof (Los 856 der 103.Auktion)



Abb. 3: Lome Bahnhof (Los 933 der 98.Auktion)



Abb. 4: Brunnenbohrung bei Akeve

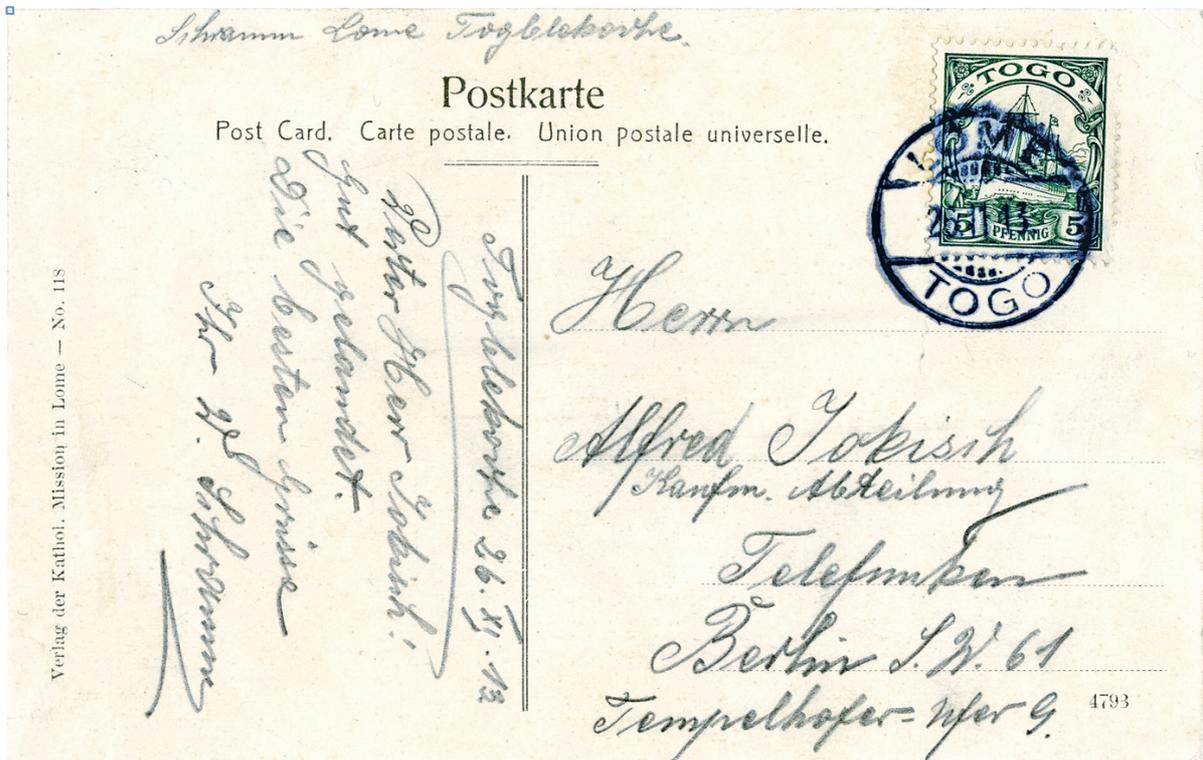


Abb. 5: 26.11.1913, Karte aus Togblekovhe vom soeben angekommenen Ingenieur Schramm der Firma Telefunken. Diese Küsten-Sendestation wurde ca. 17km Inland an der Bahnlinie nach Atakpame gebaut, außer Reichweite von Schiffsgeschützen, und nahm am 11.5.1914 den Dienst auf mit einer Reichweite von 1100km



Abb. 8: 22.1.1909, Brief aus Tsewie mit Spendenmarke für den „Ostmarkenschatz“ (Los 833 der 65.Auktion)



Abb. 9: 10.11.1909, Stempel TSEVIE auf Bedarfsbrief (Los 853 der 103.Auktion)

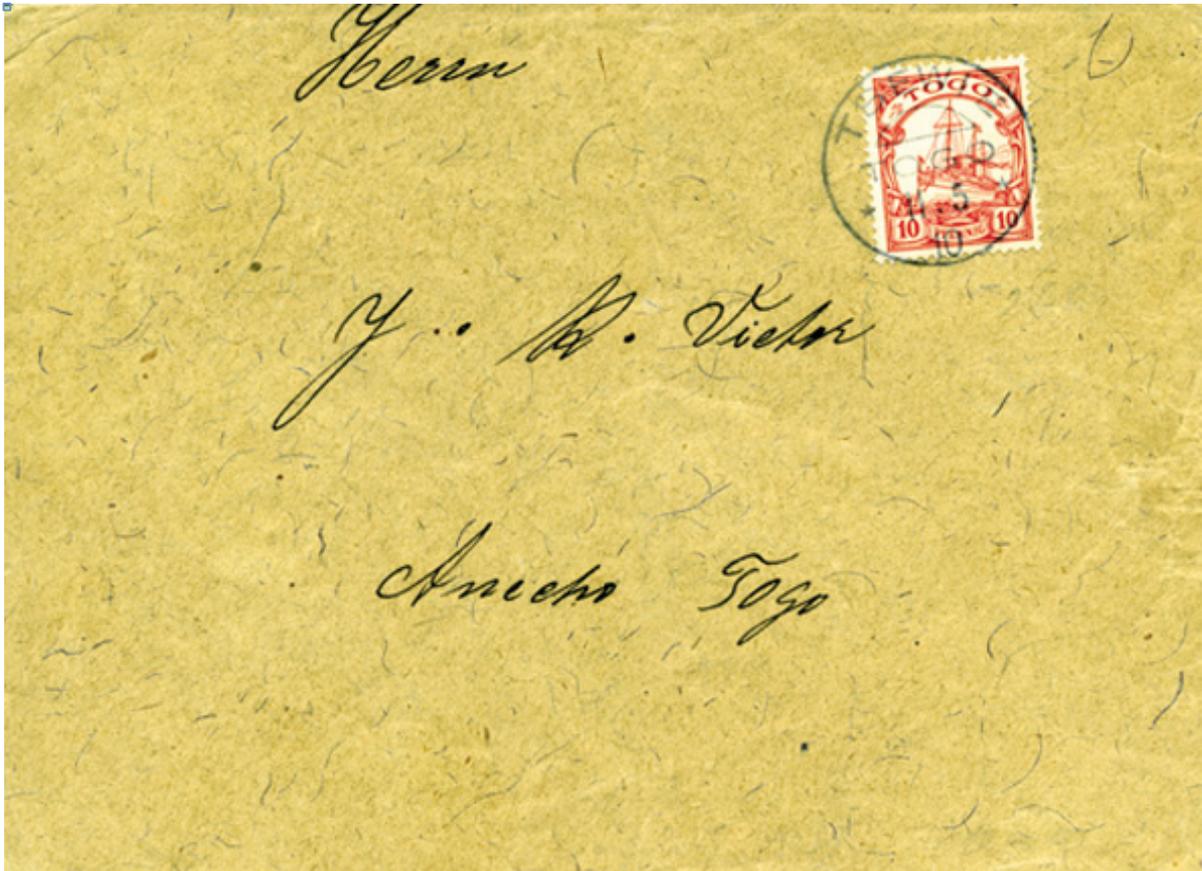


Abb. 10: 11.5.1910, Stempelrarität TSEWIE auf Bedarfsbrief (Los 951 der 90.Auktion)



Abb. 11: 9.6.1914, Stempel AGBELUVHOE auf Vordruckbrief „Ölpalmen-Pflanzung-Schleinitz, Achepe“ (Los 827 der 103.Auktion)



Abb. 12: Fußgängerbrücke über den Haho zwischen Game und Nuatjä vor dem Bahnbau

Blatt Nr. 2	<i>S. Gouvernement</i>		
Leitung Nr. 4	LOME (Togo)		<i>Jb: 887/11</i>
Telegramm Nr.	Telegraphie des Deutschen Reichs.		
Aufgenommen von <i>Nault</i>	Amt LOME (Togo)		
den 15/2 1911	Telegramm aus <i>Nuatjä</i>		17. B. den 15/2 am 9 Uhr 30 Min.
um 4 Uhr 30 Min.	<p><i>Auf Reisen erlass von 17. Februar gut zu erhalten. Land zu werden kann 15-20 Februar stattfinden</i></p> <p><i>Stockhausen</i></p> <p><i>73 1/2 22</i> <i>x R 1 1/2</i></p>		
durch <i>Cooy</i>			

Abb. 13: 15.2.1911, Telegramm vom Oblt. Walther Stockhausen, Führer der Polizeitruppe, aus Nuatjä an das Gouvernement in Lome (Los 927 der 98.Auktion); „Landerwerb“ bezieht sich höchstwahrscheinlich auf das Areal der geplanten Funkstation Kamina bei Atakpame



Abb. 14: Bahnhof Nuatjä ca. 1911 (Los 790 der 96.Auktion)



Abb. 15: Die Missionare Däuble und Diehl zu Besuch auf der Landeskulturanstalt in Nuatjä.
Das Gouvernement unterhielt in Nuatjä ein landwirtschaftliches Versuchsareal



Abb. 16:

Die Landesversuchsanstalt war auch nach der alliierten Besetzung in Betrieb – hier eine Päckchenadresse vom 15.5.1916 mit nachverwendeten deutschem Stempel NUATJÄ und alter deutscher Vignette der Kaiserl. Landeskuturanstalt als Absenderangabe, an den Bahnvorsteher in Tsewie



Ihre liebe Frau ist nicht in Erfahrung gebracht.

Nuatjör / Togo. Hinterland, den 21. Februar 1911
 Lieber Herr Fischer! 18.3. Ostwest.

Mit dem Bahnbau geht es ziemlich vorwärts, sodaß voraussichtlich am 1. Mai d. Js. Übergabe an die Regierung stattfindet. Wenn ich Glück habe, kann ich Ende Juni in Deutschland sein, wenn ich es nicht vorher weiß, bestimmt, sondern nur ein kleiner Frachtverkehr. Mir geht es mit Ihrer Gefährlichkeit, hoffentlich hier Sie wieder munter mit geföhnt. Schreiben Sie bitte auf wieder einmal ausführlich von der Kränkung. Gruesst. Grüße an Sie,

Abb. 17: 21.2.1911, Karte aus Nuatjä mit Nachricht „...Mit dem Bahnbau geht es ziemlich vorwärts, sodaß voraussichtlich am 1. Mai d. Js. Übergabe an die Regierung stattfindet. Wenn ich Glück habe, kann ich Ende Juni in Deutschland sein...“.

Die Strecke Lome – Agbonu wurde auch Termingerech am 1.5.1911 übergeben, so daß die Schmalspur-Stichbahn von Agbonu nach der geplanten Großfunkstation in Kamina gebaut werden konnte. Die Kurze Strecke von Agbonu nach Atakpame wurde erst, nach Überwindung der Geländeschwierigkeiten, zwei Jahre später am 2.5.1913 fertiggestellt.

Agbatitoe, d. 11. 06.

Lieber Herrmann!
 Können dank für die beiden Karten.
 Ich habe zwei Briefe geschrieben und auf diese
 Aufsicht Karten ausgefüllt, dass die Telegraphenlinie
 zwei Jahre bereits mit 120 km der neuen Linie
 fertig. Mitte Januar wird die nun fertig werden.
 Hoffe dass es Ihnen auch gut gefällt. Ich
 habe kein Molangon nach Kofon Gassen gut
 F. Bonin



Abb. 18: dem Bahnbau vorangegangen war der Bau der Telegraphenlinie nach Atakpame. Karte des Telegraphenbau-Ingenieurs F. Bonin vom 27.11.1906 aus Agbatitoe, mit der Nachricht „...bin jetzt bereits mit 120 km der neuen Linie fertig; Mitte Januar wird die nun fertig werden...“



Abb. 19: Foto der Haltestelle Agbonu ca. 4 km vor Atakpame, im Hintergrund sind die Ausläufer des Togogebirges erkennbar. Bis hier war die Bahnlinie am 1.5.1911 fertiggestellt und von hier zweigte die Schmalspur-Verbindungsbahn nach der Großfunkstation Kamina ab



Abb. 20: Bahngleise bei Kamina – im Hintergrund sind einige der bis zu 120m hohen Empfangstürme der gigantischen Anlage sichtbar.

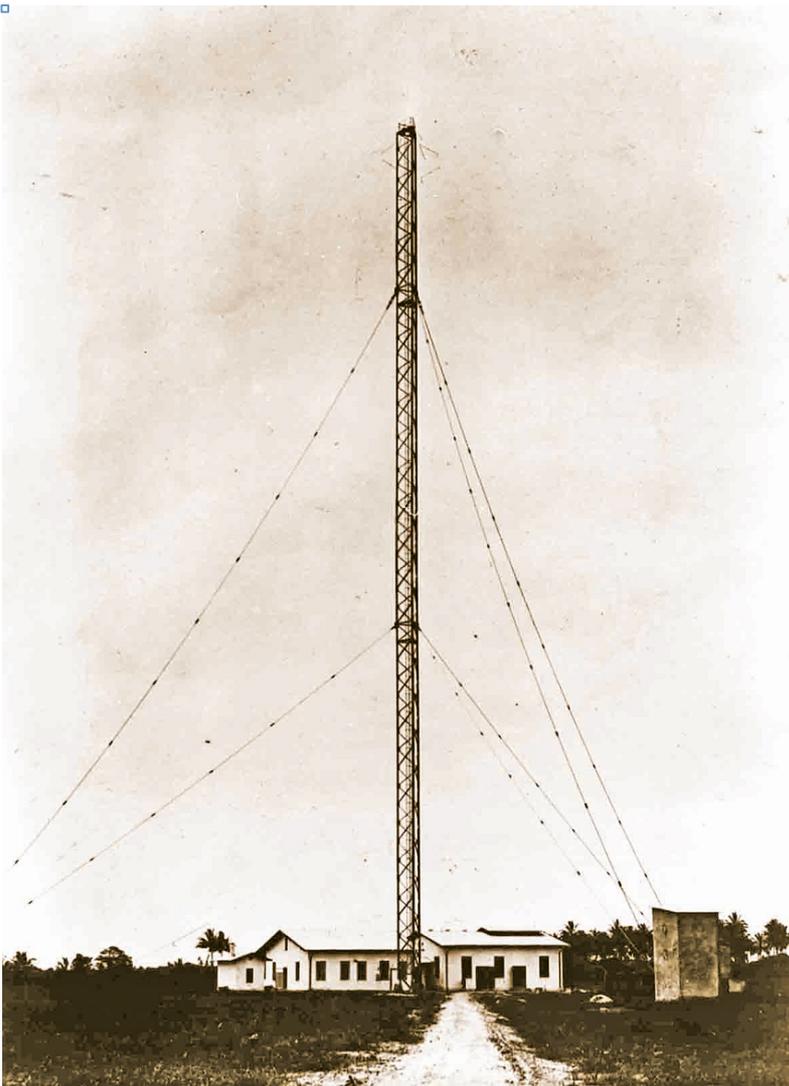


Abb. 21:
Ein Sendeturm in
Kamina.

Nach Baubeginn im April 1911 und einer Versuchsphase 1913/14 umfasste die Station bei Inbetriebnahme im Juni 1914 ein Areal von etwa 4×3 km mit zwölf Funk- und Empfangstürmen (mit einer Höhe zwischen 75m und 120m) sowie folgende Gebäude:

Betriebsleiterhaus,
Sendehaus,
Empfänger- und
Beamtenwohnhaus,
Wasserbehälter und
Kühlturm,
Kesselhaus mit
Wasserreinigung,
Maschinenhalle,
Pumpenhaus und
Stauwehr



Abb. 22: Die Bahnstrecke zwischen Agbonu und Atakpame – dieses Foto gibt einen Eindruck von den schwierigen Geländebedingungen auf den letzten Kilometern



Abb. 23: Rückzug der Deutschen im Weltkrieg - durch englische Pioniere wieder instandgesetzte Amutschu-Brücke auf dem Vormarsch nach Kamina



Abb. 24: Vormarsch der Briten im Weltkrieg – eine Notbrücke neben der gesprengten Chra-Brücke auf dem Weg nach Kamina



Abb. 25: bei Kriegsende in Togo wurden in Kamina zwischen dem 24. und 25. August 1914 die Masten und alle wichtigen Maschinenteile von den Deutschen gesprengt um nicht in die Hände der anrückenden alliierten Truppen zu fallen