

Das Trägerwesen in Togo vor dem Eisenbahnbau

Bapio Rosaire Bama

Section d'Allemand du Département des Langues Vivantes
Université de Ouagadougou (Burkina Faso)

Einleitung

In Afrika und vor der Kolonialära gab es in gewissen Gebieten kaum Verkehrsmittel. Nicht überall konnte man Kamele, Pferde, Maultiere, Ochsen und Esel wegen der Viehkrankheit verwenden, so mußte der Mensch die Arbeit verrichten, die das Tier hätte tun müssen.

In den ehemaligen deutschen Kolonien war allein in Südwestafrika infolge des dort seit jeher ausgebildeten Ochsenwagenverkehrs ein eigentlicher Trägerverkehr nicht bekannt. Dagegen spielten in Togo, Kamerun und Ostafrika, d. h. Tanganyika-Ruanda-Burundi, die Träger beim Handel eine Hauptrolle, zumindest vor dem Eisenbahnbau. In unserer Studie werden wir uns mit der Lage in Togo beschäftigen. Der Name Togo ist afrikanisch und wurde dem Land von den Deutschen 1884

gegeben, so Kurt Hassert. *„Die im einzelnen vielverzweigte Lagune läuft der Küste im allgemeinen parallel und ist mit Ausnahme der größten, etwa 10 km ins Land eingreifenden Ausweitung des Togosees selten breiter als 1 km. Ursprünglich war nur seine Umgebung das Land Togo, dessen Name, der soviel wie „Hinter dem See“ bedeutet, erster unter deutscher Herrschaft auf das ganze Schutzgebiet ausgedehnt wurde“.*¹

Wir werden uns auf deutsche Dokumente, Quellen und Berichte stützen, die oft von Autoren stammen, die damals in Togo gewesen sind und sich mit dem Thema auseinandergesetzt haben. Die *Deutsche Kolonialzeitung* wird uns von großem Nutzen sein. Die *Deutsche Kolonialzeitung* setzt sich aus 31 umfangreichen Werken zusammen, die den 31 Jahren der Kolonialära entsprechen.

Die Arbeitsgebiete der Träger

Das Küstengebiet

Seit Jahrhunderten war das Küstengebiet, d. h. Goldküste, (Ghana), Togo, Dahomey (Benin), das unter dem Namen der „Sklavenküste“ bekannt war, stets in Kontakt mit Europäern, d. h. Portugiesen, Dänen, Engländern, Franzosen, Deutschen. Es trug mit Recht den Namen „Sklavenküste“, denn schon 1517 begann unter der Herrschaft der Portugiesen die regelmäßige Ausfuhr des „schwarzen Elfenbeins“. Nach den Portugiesen setzten Engländer und Franzosen diesen Handel bis zu seiner Aufhebung fort.

Der Bremer Kaufmann J. K. Vietor, der sich im August 1884 in Togo niedergelassen hat und dessen Buch erst 1913 veröffentlicht worden ist, berichtet: *„Die Engländer hatten das dänische Keta (Kitta oder Quitta) an der Goldküste 1850 mit einer Reihe anderer Stationen gekauft, dem Platz aber keine Bedeutung geschenkt, bis verschiedene deutsche Firmen sich dort ansiedelten und einen schwunghaften Schmuggelhandel mit der Goldküste etablierten. Als die englische Regierung dort dieselben Zölle wie auf der Goldküste einfuhrte, zogen sich die Kaufleute jenseits der englischen Grenze nach Denu (Danoe) zurück, und als England dieses besetzte, gingen die Kaufleute noch weiter nach Bey (oder Be) Beach, dem heutigen Lome“.*²

¹ HASSERT, Kurt. Deutschlands Kolonien. Verlag von Seele & Co. Leipzig 1910, S. 202.

² VIETOR J.K. Geschichtliche und kulturelle Entwicklung unserer Schutzgebiete. Dietrich Reimer Verlag. Berlin 1913, S. 9.

An der Küste entlang befand sich eine Reihe von Faktoreien von der Goldküste bis zum französischen Dahomey: Adda, Kitta, Danoe waren englisches Eigentum. Lome, Bagida waren deutsch, Porto Seguro, Klein-Popo und Groß-Popo französisch.

Das Küstengebiet erstreckt sich bis ca. vierzig Kilometer in das Innere, ist stark bevölkert, hat günstige Niederschlagverhältnisse, ist dementsprechend fruchtbar und steht durchweg in Kultur. Vor und in den ersten Jahren der Kolonialära war es das wichtigste Wirtschaftszentrum des Landes.

*"Wohlgepflegte Ölpalm-Anpflanzungen, kaum übersehbare Mais-, Hirse-, Maniok-, Yams- Bataten-, Melonenbäume, Mangos und Baumwollstauden befinden sich hier in einer in Afrika selten zu beobachtenden Ausdehnung"*³

Vom Innern des Landes traten die Palmenwälder viel dichter an die Küste heran. Der Reisende, der dort eine Lagunefahrt machte, fühlte sich von den eleganten Formen der Ölpalmen entzückt.

Trotz der idyllischen Beschreibung des Küstengebiets war es damals schwer die unterschiedlichen Ortschaften an der Küste mit Booten zu verbinden. Der durchweg flache, von West nach Ost verlaufende Strand senkt sich langsam unter den Meeresspiegel und wird von einer wilden Brandung umtost. Die schwer rollenden Wogen verbieten Schiffen die Landung und zwingen sie, weit draußen auf offener See vor Anker zu gehen. Da die Brandung sehr bösartig ist, zählt ein Umschlagen der Boote mit Verlusten an Waren und manchmal auch an Menschenleben durchaus nicht zu den Seltenheiten. Man kann also niemals mit Sicherheit darauf rechnen, seine Waren vollzählig an Land zu bekommen. Das Küstengebiet hat damals nicht nur eine wirtschaftliche, sondern auch eine politische Rolle gespielt. Dort waren die politischen Aktivitäten am belebtesten. Die deutschen Kaufleute an der Küste sind es, die sich 1884 an ihre Regierung zum Schutz ihrer Interessen gewandt haben. Ohne sie wäre Togo vielleicht nicht deutsch geworden. Auch dort in Lome wurde am 5. Juli und in Bagida am 6. Juli vom deutschen Konsul für Westafrika

Gustav Nachtigal die deutsche Flagge zum ersten Mal gehißt. Außer Lome waren die anderen Ortschaften Klein-Popo, Porto Seguro und Groß-Popo französisch. Aber die Berliner Konferenz 1884-85 brachte den unklaren Verhältnissen zwischen Deutschland und Frankreich ein Ende: Klein-Popo, Porto Seguro wurden den Deutschen, Groß-Popo wurde den Franzosen zugesprochen. *"Die Franzosen nennen (Klein-Popo) Anecho wegen seiner Lage an und zwischen den Lagunen "La Venise togolaise"*⁴

Das mittlere Togo

Das mittlere Togo erstreckt sich ungefähr 40 Kilometer von der Küste entfernt landeinwärts bis an die Höhe von Atakpame. Im mittleren Togo sind die im südlichen gewonnenen Ölpalmenprodukte zwar auch vorhanden, aber anfangs nicht exportiert, weil sich der Transport zur Küste nicht lohnt.

Die ganze Produktion lag damals in Händen der Einheimischen und diente zum lokalen Gebrauch. Seit der Übernahme der Kolonie hat sich die Lage nach und nach geändert, denn *"In Agome, Palime und Atakpame, etwa 4-8 Tagereisen von der Küste, haben verschiedene Firmen Faktoreien angelegt, doch kann in denselben, wegen des kostspieligen Kopftransports ausschließlich nur der wertvolle Gummi gekauft werden"*⁵.

Deutsche Pflanzler ließen sich im mittleren Togo nieder und widmeten sich gewinnbringenden Kulturen wie Ölprodukten und später Baumwolle. Drei Viertel der neugepflanzten Bäumchen gingen in europäische Hände. Nach übereinstimmendem Urteil aller Kenner des Landes war die geeignete Gegend für Plantagenbau das mittlere Togo, besonders die nähere Umgebung von Misahöhe.⁶ Dort fanden sich zum Teil in der Trockenheit versiegende Wasserkräfte, die dem Plantagenbetrieb unentbehrlich waren, dort auch war genug Platz vorhanden.

Vom mittleren Togo aus wird der Handel zwei Richtungen nehmen, an die Küste für die Exportwaren und nach Westen und Norden für die Importwaren.

³ FRANÇOIS, Curt von. *Deutsche Kolonialzeitung* 1899. Organ der D.K.G. 16. Jahrgang. Verlag der D.K.G. Berlin 1899, S. 474.

⁴ FULL, August. *Fünfzig Jahre Togo*. Verlag von Dietrich Reimer. Berlin 1935, S. 30.

⁵ VIETOR, J.K. *Deutsche Kolonialzeitung* 1899. Op.cit. S. 38.

⁶ Der Name Misahöhe wurde der Ortschaft vom Reichskommissar von Puttkamer gegeben: "Puttkamer gab der Station den Namen Misahöhe im Andenken an seine ehemalige Geliebte Misa von Esterhazy." SEBALD, Peter. *Togo. 1884-1914*. Akademie-Verlag. Berlin 1988, S. 87.

Nordtogo

Nordtogo, das sich nördlich von Atakpame landeinwärts erstreckt, war kein Kultur-, sondern ein Handelsgebiet. Die zwei bedeutenden Handelsplätze nördlich des mittleren Togo waren Salaga und Kete-Kratschi. Salaga lag in der englischen Goldküste (Ghana) und Kete-Kratschi in der deutschen Kolonie am Voltafluß westlich des Landes. Nach dem Ersten Weltkrieg mußte Kete-Kratschi an die Engländer abgetreten werden, es liegt in dem heutigen Ghana. Beide Ortschaften liegen etwa 100 km von einander entfernt.

Die Wasserstraße des Volta gestattete den Händlern der englischen Goldküste, die Waren der Küstenplätze der Kitta- und Addalagune (siehe Karte) zu billigen Preisen in Kratschi auf den Markt zu bringen. Lag der Ort Kratschi unmittelbar am Voltafluß, so Kete (nicht mit Kitta an der Küste zu verwechseln) etwa 3 km landeinwärts. Kete war ursprünglich ein Lagerplatz der von Salaga über Kratschi zur Küste ziehenden Händler. Es war notwendig für die Kolonialmacht, so die *Kolonialzeitung* 1894, eine Station an den wichtigsten Karawanen-Knotenpunkten und wichtigsten Handelsmittelpunkten an der deutsch-englischen Grenze in Kete am Voltastrom zu gründen. Die Deutschen benannten die Orte Kete und Kratschi mit dem Doppelnamen Kete-Kratschi. Die Ortschaft liegt heute in Ghana.

Die Entwicklung der Kolonialwirtschaft und das Verbindungsproblem zwischen den unterschiedlichen Teilen der Kolonie werden die Transportfrage zum Zentralproblem der Interessen und der Entwicklung des Landes machen. Zur Lösung des Problems wurden unterschiedliche Transportmittel nacheinander geprüft, zuerst die Wasserwege.

Die Wasserwege und ihre Schwierigkeiten

Die Lagune

Bedeutend billiger als der Landtransport konnte der Transport auf Wasserwegen sein, aber er war sehr abhängig von den Wasserverhältnissen.

Ein wichtiger Wasserweg ist nahe der Küste die Lagune mit dem Togosee und den übrigen Abzweigungen, besonders aber auch durch die Möglichkeit des Wasserweges nach dem Mono hin an der Grenze des französischen Dahomey im Osten *"Ist die Lagune voll, so bildet sie bei Klein-Povo einen nicht unbedeutenden See, ist sie klein, so stellt sie ein Gewirr von vielfach verschlungenen, teilweise sehr seichten Wasserarmen dar, zwischen denen mit Schilf und Rohr bestandenen Inseln hervorragen"*.⁷

Der Berichterstatter, Hugo Zöller, befuhr die Lagune 1884 bei seiner Forschungsexpedition von Lome bis zur östlichen Grenze und schreibt: *"Die Tiefe der Lagune betrug, als ich sie befuhr, durchschnittlich 3 Meter, die Fortbewegung auch der dem Warenverkehr dienenden Kanoes der Eingeborenen geschah durch große, bis zu 6 Meter lange Stangen"*.⁸

Die Lagune war einen Kilometer breit; über Bagida bildet sie ein großes Wasserbecken, dem man den Namen Togosee gab. Bei Agoe zweigt sich der nach Agu führende Arm der Lagune ab, dann setzt der Wasserweg seinen Lauf bis zum Monofluß fort.

Erstreckte sich die Lagune 1884 bis Lome, so stellt die *Kolonialzeitung* 1899, fünfzehn Jahre später fest, daß die Geographie an der Küste sich negativ geändert hat: *"Leider reicht die Lagune nicht mehr wie in früheren Zeiten bis Lome, da sie hier zu einer sumpfigen Niederung ausgetrocknet ist; sie kommt also nur für den Westen des Gebiets, insbesondere für den Verkehr von Klein-Povo, in Betracht"*.⁹

Die natürlichen Verhältnisse scheinen entschieden nicht zugunsten der deutschen Kolonie im Bereich des Wasserwegs zu liegen.

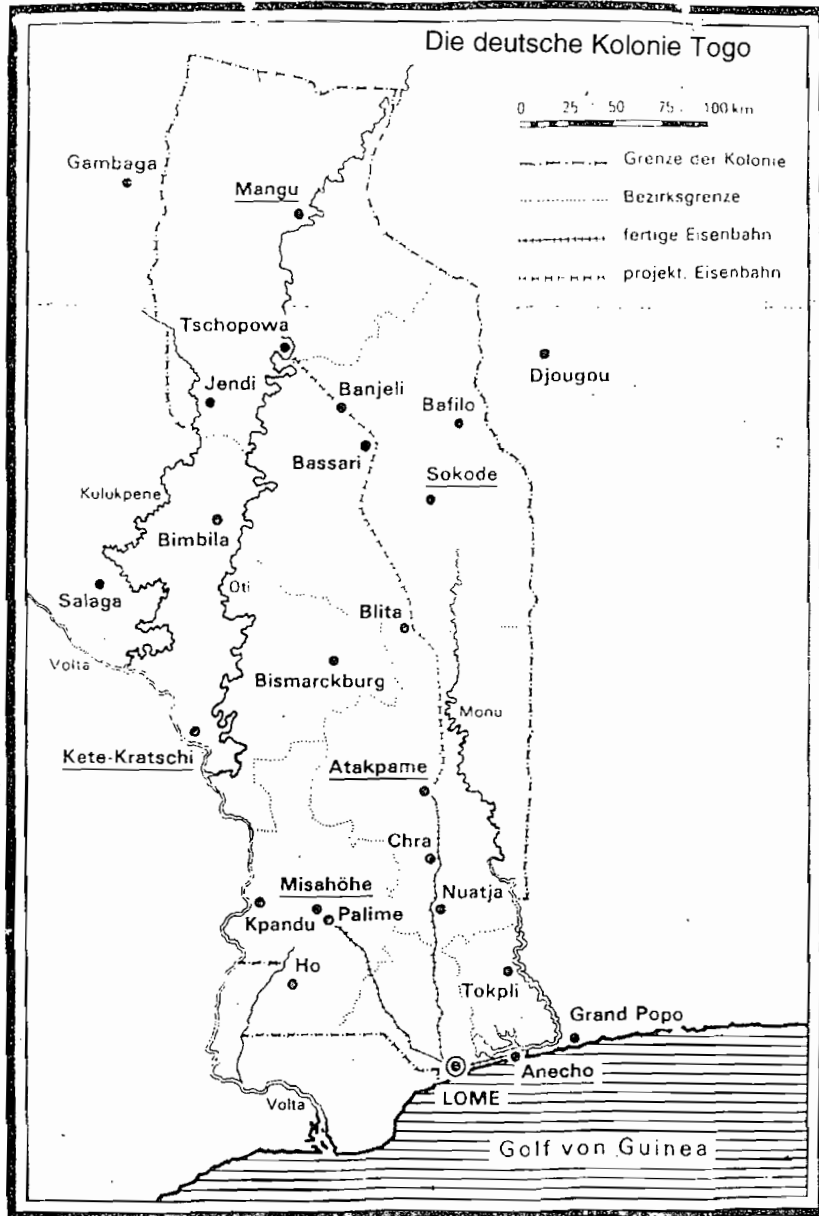
Die Flüsse

Westlich und östlich der Kolonie befanden sich die zwei größten Grenzflüsse, der Volta und der Mono. Der Volta lag in seinem Unterlaufe ganz in englischem Gebiet; bis Akuse war er mit Dampfschaluppen schiffbar, von da aufwärts in der Regenzeit für Kanus bis Kratschi, oberhalb Kratschi waren unüberwindliche Stromschnellen. Man kam so auf dem Wasserwege ein gutes Stück ins Land hinein, einer Entfernung von etwa vierzehn Tagemärschen entsprechend.

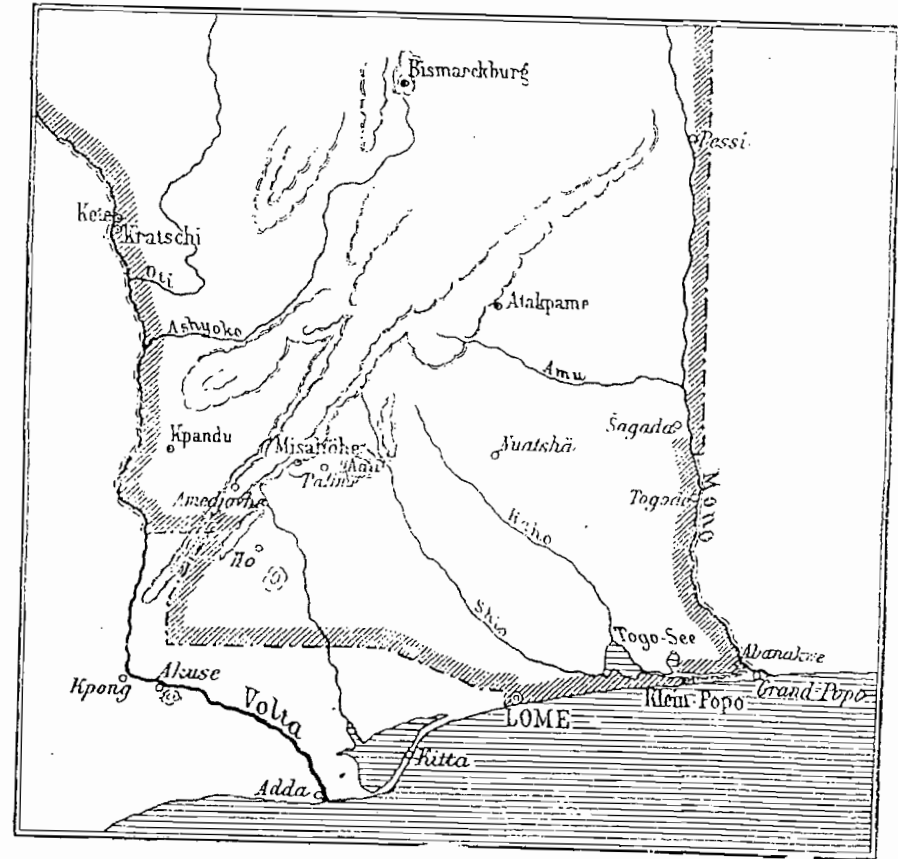
⁷ ZÖLLER, Hugo – Op. cit. S.101.

⁸ Ibid. S. 101.

⁹ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1899. Op.cit. S. 406.



Sebald, Peter. *Togo 1884-1914*. Akademie-Verlag, Berlin 1988.



Kolonialzeitung (Deutsche). 1899 Organ der D.K.G: 16. Jahrgang. Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1899. S. 405.

Der Nachteil des westlichen Flusses besteht, so die *Kolonialzeitung* 1899, "daß der Volta für uns (Deutsche) als politische Grenze in Betracht kommt, aber als ausschließlich englischer Strom für den deutschen Verkehr und Handel nur die bedenklichsten Nachteile zur Folge hat".¹⁰

Günstiger lagen die Verkehrsverhältnisse auf dem Mono, der von der Einmündung der Lagune an aufwärts bis Togodo schiffbar war und die Möglichkeit eröffnet, mit den französischen Händlern aus Dahomey in Sagada (nördlich von Togodo) und Atakpame (nordwestlich von Togodo) in Wettbewerb zu treten. Die Schiffbarkeit des Mono entsprach etwa 5 Tagereisen. Bei beiden Flüssen aber muß hervorgehoben werden, daß die Schiffbarkeit in der Trockenzeit teils sehr behindert, teils ausgeschlossen war. Es muß auch unterstrichen werden, daß die Mündungen des Volta und des Mono in dem Gebiet der Nachbarkolonien Englands und Frankreichs lagen; diese Situation war nicht ohne unangenehme Konsequenzen.

Außer den zwei größten Flüssen gab es in der Kolonie zwei Nebenflüsse des Volta, den Oti und den Aschyoko, die auf eine kurze Strecke schiffbar waren, aber nicht ohne Gefahr.

Die Flußwege damals eigneten sich für Abenteurer, aber nicht für Reisende, die ruhig an ihren Bestimmungsorten ankommen wollten. Auf jeden Fall vermieden die Reisenden oft, unnötige Risiken einzugehen und so ihr Leben aufs Spiel zu setzen.

Straßen und Fuhrwerkprobleme

Bei der wirtschaftlichen Erschließung eines Landes spielt die Transportfrage eine ausschlaggebende Rolle. Beim Verkehr auf Landwegen ist hervorzuheben, daß in Togo wie in den anderen Kolonien Deutschlands, Kamerun und Ostafrika (mit Ausnahme von Südwestafrika), der Begriff des Rades und dementsprechend auch der des Fuhrwerks gänzlich unbekannt war. Die Einheimischen hatten daher auch keine Veranlassung, Fahrwege anzulegen, sondern besaßen ausschließlich Fußwege. Lagen sumpfige Stellen auf den Wegen, so wurden große Umwege gemacht. Brücken waren selten und bestanden meist nur aus einem großen umgefällten und auf der Oberseite etwas flachgehauenen Baumstamm. Zuweilen gab es über den Flüssen Lianenbrücken. Auf den Pfaden konnten sich die Menschen wegen der äußersten

Schmalheit derselben nur im Gänsemarsche hinter einander her vorwärts bewegen. Gerade in wirtschaftlichen Gebieten, wo Tiere als Transportmittel notwendig waren, dort konnten sie sich nicht halten, berichtet die *Kolonialzeitung* 1894: "In Togo ist auf Fahrstraßen im allgemeinen nur der Mensch und der Dampf als Zugkraft zu verwerten: Pferde, Rindvieh und Esel halten sich wohl in den nördlichen Ländergebieten Togo, aber nur an einzelnen Orten Südtohos. Vom dem Rindvieh, das die Haussas aus dem Sudan zur Küste treiben, gehen ungefähr 30 Prozent auf dem Transport durch Krankheit verloren".¹¹

Mehrere Jahre später hatte sich gar nichts an der Lage geändert. Fr. Hüpfeld, Bergassessor, der Togo 1889 besichtigt und sich mit dem Thema auseinandergesetzt hatte, berichtet: "Tiere zur Lastenbeförderung kommen aber leider in Südtoho nicht in Betracht, da sich dort weder Rindvieh noch Pferde noch Esel halten. Woran sie eingehen, ist bisher noch nicht festgestellt (...). Esel habe ich in Südtoho überhaupt nie gesehen; die Haussas werden schon wissen, warum sie sie hier nicht benutzen".¹²

Zwar wußte man damals nicht, woran die Tiere starben. Später hat es sich herausgestellt, daß es sich um die Surrakrankheit handelte. Diese Krankheit fand sich im südlichen und mittleren Teil der Kolonie verbreitet. Sie bildete das wichtigste und für lange Zeit unüberwindliche Hindernis für den Verkehr durch Pferde und die Verwertung der Viehbestände. In Togo wurde die Surra durch den Stich einer Fliege (Tsetsefliege) übertragen. Von 1884 bis 1903 und noch darüber hinaus mußte daher der Mensch in Togo das wichtigste Transportmittel sein.

Die Arbeit der Träger

Was für andere Pferd, Maultier, Esel, oder Kamel, das war in Togo der schwarze Mensch: das hauptsächlichste, wenn nicht das einzige Lasttier; er beförderte Menschen und Waren.

Der Transport von Personen

Der Transport von Personen interessierte die Afrikaner nicht, sondern die Weißen, die an der Küste entlang wohnten und Handel mit den Letzteren trieben. Begüterte Europäer besaßen Faktoreien ebenso in Quitta (auch

¹⁰ HEROLD, Bruno Anton. *Deutsche Kolonialzeitung* 1899. Op.cit. S. 499.

¹¹ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1894. Siebenter Jahrgang. Verlag der D.K.G. Berlin 1899, S. 117.

¹² HÜPFELD, Fr. *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1899. Op.cit. S. 405.

Keta oder Kitta), Danoe an der Goldküste sowie in Lome und Klein-Popo (Anecho) an der Küste des Schutzgebiets.

Da an der Küste mehrere Faktoreien jeder Firma unter je einem Agenten oder Hauptagenten standen, da auch zwischen den einzelnen Agenten wieder ein häufiger Austausch erwünscht war, so wurde viel längs der Küste gereist. Die Reise geschah entweder mit den die Küstenplätze anlaufenden Dampfern oder aber, wenn starke Brandung den Verkehr mit diesen Dampfern erschwerte, zu Lande und in der Hängematte.

Hugo Zöllner gelangte von Quitta aus, mit seinem Gastgeber, einem Agenten der Bremer Firma Friedrich M. Vietor Söhne, nach Danoe und Lome, wo das Haus Faktoreien besaß: *„Der Kaufmann, der den Weg von Quitta bis Lome zu Fuß zurücklegen wollte, würde daraufhin für wenigstens 24 Stunden der Ruhe bedürfen, und wenn er den Versuch häufiger wiederholte, sehr bald dem Klima zum Opfer fallen“*.¹³

Aus Angst ihr Leben aufs Spiel zu setzen, ließen sich Hugo Zöllner und sein Gastgeber in Hängematten transportieren. Die Hängematten gleichen in der Form den auch in Deutschland vorhandenen: sie hängen an einer kräftigen Stange, die an ihren Enden mit zwei Querbalken verbunden waren, beschreibt sie Zöllner. Diese Querbalken nahmen vier Mann, zwei vorn und zwei hinten, auf ihre Köpfe, die sie durch ein turbanartig zusammengerolltes Tuch vor allzu unsanfter Berührung zu schützen, suchten. Über der die Hängematte tragenden Stange brachte man, wenn man am Tage reiste, ein kleines Leinwanddach an, das gegen die Sonne schützte, aber die Aussicht stark beeinträchtigte. Eine Reisedecke breitete man in der Hängematte aus; dazu kam ein Kopfkissen. Die Zeit vertrieb man sich in der Hängematte mit Ausschauen, Schlafen, Rauchen oder auch wohl mit Lesen. Die Träger gingen leicht gebückt unter dem Gewicht des Reisenden. Die Leistungsfähigkeit der Hängemattenträger hing nicht bloß von ihrer Körperkraft, sondern auch von der Übung ab. Gute trainierte Mannschaften legten 4, 5 km und darüber in der Stunde zurück und hielten in dieser Gangart auch ohne Unterbrechung bis zu 4 Stunden aus, dann kam eine kurze Rast, während der die Träger aßen; das geschah oft in einem Dorf, das ihnen bekannt war beim Dorfältesten oder beim Häuptling.

Es muß unterstrichen werden, daß, während die Kaufleute in Hängematten verreisten, ihre Koffer und Gepäck von anderen Trägern auf ihren Köpfen getragen wurden. Die

ganze Mannschaft bildete eine Art Karawane. Der eigenen Bequemlichkeit wegen reisten die Europäer entweder in den kühlen Abend- und Morgenstunden oder gar in der Nacht und konnten so von der frischen Meeresluft profitieren. Wichtig zu erwähnen ist, daß bei Übernachtung die Hängematte als Bett zu verwenden war. Im Zimmer wurden die vier Enden der Hängematte an vier Hölzern gefestigt und der Reisende konnte ruhig schlafen, wenn die Mücken es ihm erlaubten. Im freien Himmel war das unmöglich, es sei denn, daß Bäume in der Nähe standen. Unter diesen Umständen war auch die Gefahr, von einer Schlange gebissen zu werden, groß.

Es war üblich bei der Reise, außer Trägern auch einen Dolmetscher zu verwenden, dessen Rolle sehr wichtig war. Wir werden später auf diese Rolle zurückkommen. An der Küste aber war ein Dolmetscher entbehrlich, denn alle Träger sprachen englisch (Pidgin). Hervorgehoben werden muß der Umstand, daß die Hängemattenträger vielen Menschen, Weißen oder Schwarzen das Leben gerettet haben. Sie brachten Kranke ins Krankenhaus in Lome oder Anecho und waren somit die „Rettungs- oder Krankenwagen der Epoche“. Der Kranke war an die Hängematte gefesselt und mußte in dieser Position stundenlang bleiben bis ins Krankenhaus: das Reisen war für den Kranken erschöpfend und es kann auch sein, daß Kranke beim Transport das Leben verloren haben.

Träger Dolmetscher und Häuptlinge zur Zeit der Erschließung

Und Erforschung des Landes

Bald nach der Besitzergreifung der Küstenstriche setzte die Erforschung des Hinterlandes ein. In jener Zeit herrschte eine große Nachfrage nach Trägern, denn der deutsche Eroberer suchte aus politischen, wirtschaftlichen und wissenschaftlichen Gründen, seinen Einfluß im Land auszudehnen.

Er brauchte auch Leute, die die Sitten und Bräuche kannten und die wichtigsten Sprachen beherrschten. Andererseits war das Land nicht herrenlos; er brauchte, um Verträge abzuschließen oder um seine Reise fortsetzen zu können, die Gunst der Häuptlinge.

1888-1890 beschloß die Kolonialregierung, Expeditionen in Togo zu entsenden, die das noch vollständig unbekanntere Innere erforschen und mit den Eingeborenen Verträge abschließen sollten. Major Curt von François

¹³ ZÖLLNER, Hugo. Op. cit. S. 78.

war es, der 1888 die erste amtliche Forschungsreise in das Hinterland unternahm. Uns interessiert nicht, sein Abenteuer chronologisch zu wiederholen, sondern durch sein Beispiel, die Hauptrolle der Träger, Dolmetscher und Häuptlinge zur Zeit des Trägerwesens und bei den Erschließungsreisen zu veranschaulichen. Am 3. Februar 1888 trat er die Reise von Bagida aus an. Mit Trägern und Dolmetschern marschierte er über Lome nach Agome Palime und erreichte Salaga am 3. März 1888: *„Die Expeditionen schlossen Schutzverträge ab mit den Adeli und stark bevölkerten Sultanen des oberen Voltagebiets, Salaga, Yendi (Jendi), Gambaga, Karga und Nantong, knüpften überall freundschaftliche Beziehungen mit den Eingeborenen an, versöhnten die vielen kleinen in Fehde mit einander lebenden Gebirgsstämme und erweckten bei den Eingeborenen Vertrauen zu dem weißen Mann“*.¹⁴

Die Rolle des Dolmetschers tritt in dem obigen Zitat von François' zutage. Er beherrschte die wichtigsten Sprachen in Togo, d. h. Ewe (Evhe) und gewissermaßen Ga und Tshi. Im Salagagebiet war es die Haussasprache. Als europäische Sprache war Englisch am verbreitetsten, denn ehe Togo 1884 von Deutschland besetzt wurde, stand die ganze Sklavenküste unter englischem Einfluß, wohin durch Handel die englische Sprache getragen wurde. Ohne kompetente Dolmetscher hätte von François allein Verträge nicht abschließen können, geschweige denn Stämme versöhnt, denn er verstand nichts von der afrikanischen Tradition

Es war notwendig, ältere Leute als Dolmetscher zu nehmen, die respektvoll waren und umgekehrt bei den anderen Leuten Respekt genießen konnten. Mit dem Ende der *„Pazifizierung“* ging der Stellenwert des Dolmetschers zurück. Es gab dann immer Menschen, die eine Schule besucht hatten oder in Kontakt mit Missionaren gewesen waren und die sich in der Sprache des Herrschenden ausdrücken konnten.

Außer den Dolmetschern war auch die Rolle der Häuptlinge ausschlaggebend für den Erfolg der Erschließungsreisen. Zur Durchsetzung seiner zivilen, militärischen und juristischen Macht konnte der deutsche Herrscher nicht nur auf seine Ordnungskräfte zählen, sondern er mußte auch Verbündete an jedem Ort der Kolonie haben. Die Kolonialmacht vermied es die einheimischen Institutionen völlig zu beseitigen. Die Häuptlinge wurden als notwendige Personen im kolonialen Herrschaftssystem angesehen, denn jeder

Dorfhäuptling war in erster Linie vor dem deutschen Bezirkschef verantwortlich. Akzeptierte ein Häuptling, ausführendes Organ der Kolonialadministration zu sein, dann blieb er im Amt, andernfalls setzte man ihn ab.

Trutz von Trotha hat sich neuerdings in seinem Buch *Koloniale Herrschaft am Beispiel des „Schutzgebietes Togos“* u. a. mit dem Thema Häuptlingswesen auseinandergesetzt und behauptet, daß der Bezirkschef vom Häuptling jeden Augenblick Träger und Zwangsarbeiter verlangen konnte: *„Auf welche Weise der Häuptling die Zwangsarbeiter rekrutierte, war der staatlichen Lokalverwaltung gleichgültig. Für sie zählte allein, daß die geforderten Zwangsarbeiter zur Stelle waren.“*¹⁵

Der Bezirkschef konnte von ihm verlangen, Träger für private europäische Firmen und Interessenten zur Verfügung zu stellen. Die Träger und Dolmetscher, die die Erschließungs- und Erforschungsmannschaften von der Küste aus ins Hinterland begleiteten, u. a. jene von Curt von François, waren von den Häuptlingen durch die deutschen Machthaber an der Küste rekrutiert worden. Die Aufgaben der Häuptlinge waren insgesamt nie genau fixiert, denn wo immer es Schwierigkeiten gab, dort mußten sie dabei sein. Sie waren ein Instrument in der Hand der Kolonialmacht.

Kommen wir auf die erste Expedition von Curt von François zurück, um zu berichten, daß er seine Reise bis in die Nähe von Wagadugu fortgesetzt hat. Hier setzten die Mossi seinem Weitermarsch so hartnäckigen Widerstand entgegen, daß von François umkehren mußte, ohne daß es ihm gelang, mit den Mossileuten freundschaftliche Beziehungen anzuknüpfen. Er trat seinen Rückmarsch an und gelangte am 16. Juli 1888 nach Sebe, dem damaligen Sitz der Regierung.

Das Trägerwesen und die Kolonialwirtschaft

Der Transport der Landesprodukte zur Meeresküste

Der europäische Handel hat in Togo den einheimischen ursprünglichen Handel in der empfindlichen Weise beeinflusst. Ursprünglich produzierte man an der Küste für den lokalen Gebrauch, aber nicht, um Geld zu verdienen. Die Ölpalme genügte dem Einheimischen im

¹⁴ FRANÇOIS, Curt von. *Deutsche Kolonialzeitung*. 1899. Op. cit., Berlin 1899, S. 464.

¹⁵ TROTHA, Trutz von. *Koloniale Herrschaft. Zur soziologischen Theorie der Staatsentstehung am Beispiel des „Schutzgebietes Togos“*. J.C.B. Mohr. Tübingen 1994 S. 79.

wesentlichen, um seinen Bedarf an den angebotenen europäischen Importgütern zu befriedigen. Mit der europäischen Niederlassung an der Küste traten Palmöl und Palmkerne an die Spitze der Produktion und diese Produktion diente zur Marktwirtschaft. Die deutschen Investitionen in Togo, wie schon erwähnt, haben nach der Besitzergreifung zugenommen, nicht nur an der Küste, sondern auch im mittleren Togo, wo mehr Plätze vorhanden waren. Außer Ölpalmen wurden andere Kulturen eingeführt, Kakao, Kautschuk usw., denn die Produktion war in den Weltmarkt einbezogen. Kurz vor der Jahrhundertwende 1898 begann der wichtigste Investor im Land, das Kolonialwirtschaftskomitee, sich für die Baumwolle zu interessieren, denn die ersten Versuche ließen ein sehr gutes Resultat in der Zukunft erhoffen. Auf die Entwicklung der deutschen Plantagen in Togo werden wir nicht eingehen, das Thema wird in einem anderen Artikel behandelt Wichtig für uns bleibt, die Arbeit der Träger in dieser wirtschaftlichen Aufschwungsperiode zu veranschaulichen. Ein Jahrzehnt nach der Besitzergreifung lag das Epizentrum der deutschen Wirtschaft in Togo nicht mehr an der Küste, sondern im mittleren Togo. Von dort aus mußte die überwiegende Mehrheit der Exportprodukte zur Küste getragen werden. Bergassessor Fr. Hüpfeld, der in jener Zeit in Togo gewesen ist, berichtet: *"Die Togoneger tragen die Lasten auf den Köpfen; die gewöhnliche Last beträgt 25 kg, über 30 kg kann man nicht gut gehen, schwerere Gegenstände müssen also von mehreren Leuten getragen werden, doch sind solche Doppellasten sehr unbeliebt und auch über 55 kg. hinaus nicht gut zu befördern. Als Normallohn hat sich nun ein Satz von 1 Mark für die Beförderung einer Last auf einem Tagemarsch von gegen 25 km herausgedrückt; ein Herunterdrücken dieses Lohns auf 80 Pf ist nur in bestimmten Fällen durchzuführen. Dementsprechend bezahlt man für die Strecke Lome-Palime (oder Misahöhe) für die normale Last 5 M."*¹⁶

Die Träger im Auftrag der deutschen Unternehmen, die Produkte zur Küste trugen, waren von bewaffneten Leuten begleitet. Ihnen gab man am Ausgangsort einen Teil des Entgeltes und eine Trägerkontrollkarte. In diese Karte trug der Beamte am Ausgangsort die Zahl und Namen der Träger des Transports, die Nummern der Waren, den Ausgangs- und Bestimmungsort und das Datum des Abmarsches ein. Der Empfänger am Zielort

hatte den Empfang und die Auszahlung des restlichen Lohnes zu bestätigen. Die Trägerkontrollkarten waren eine Form von Frachtbrief.

Die Träger kannten keinen Sonntag, und im allgemeinen glied der Verkehr an Sonntagen dem an Werktagen. Ein Blick auf den Handel Togo von 1898 bis 1902 läßt die Arbeit begreifen, die damals durch Träger mit primitiven Mitteln bei Unwetter und auf schmalen Pfaden verwirklicht worden ist.

"Seitdem ist der Handel stetig gestiegen und betragen die Ziffern für die folgenden Jahre

	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt.
1898	2 491 000 M.	1 470 000 M.	3 961 000 M.
1899	3 289 000 M.	2 583 000 M.	5 863 000 M.
1900	3 517 000 M.	3 059 000 M.	6 576 000 M.
1901	4 723 000 M.	3 690 000 M.	8 413 000 M.
1902	6 240 000 M.	4 194 000 M.	10 434 000 M. ¹⁷

Der Transport europäischer Waren von der Küste in das Innere

Nicht irgendwann war von den europäischen Kaufleuten die importierten Waren verkauft, berichtet Hugo Zöller: *"Die Kaufleute wissen sehr gut mit den Saisons zu rechnen und verwahren ihre Neuheiten, namentlich in Manufakturwaren, stets für den Zeitpunkt auf, wenn die Kaufkraft der Eingeborenen am größten ist"*.¹⁸

Aber die Produkte, die aus dem Palmöl gewonnen wurden, bildeten nur einen kleinen Teil der Waren der Europäer. Unter den Einfuhrwaren spielten Rum aus Hamburg, Schnaps aus Bremen und Holland eine Rolle. Rum und Genever waren auch zwei der beliebtesten Einfuhrartikel, denen sowohl die französischen und englischen Firmen als auch Wölber und Brohm und C. Gödel besondere Aufmerksamkeit zuwenden. Die *Kolonialzeitung* 1890 hat die Einfuhr von Alkohol beobachtet und berichtet: *"In das Togogebiet wurden vom 1. April bis 1. Oktober 1889 (6 Monate) zollpflichtige Waren eingeführt: Rum (unter 40 Prozent) 440 373 Liter, (40-60 Prozent) 442 172 Liter, (über 60 Proz.) 185 550 Liter, Genever (zu gleichem Prozentsatz) 4 759 und 2 435 Liter, Tabak 89 726 Kilo, Pulver 181 679 engl. Zentner, Gewehre 2333 Stück"*.¹⁹

¹⁶ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1899. Op.cit. S. 405.

¹⁷ *Kolonialzeitung (Deutsche)* 1902. Verlag der D.K.G. Berlin 1902, S. 168.

¹⁸ ZÖLLER, Hugo. Op.cit. S. 196.

¹⁹ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1890. Verlag der D.K.G. Berlin 1890, S. 98-99

Auch der Bremer Kaufmann J. K. Vietor, der Faktoreien an der Küste und im Inneren des Landes besaß, bestätigt die Hauptrolle des Alkohols unter den Einfuhrwaren: *"Vor allen Dingen wurde Schnaps verkauft, der zuerst, als die Regierung eine Zollstatistik anlegte, mehr als 30 Prozent aller europäischen importierten Waren betrug"*.²⁰

Die Europäer machten gute Geschäfte, sagt Zöller: *"In einem Monat sind laut den mir (1884) behufs Einsicht vorgezeigten Büchern von einer Firma für 48 000 M. europäische Waren verkauft worden; diese Firma hatte in ihrem schlechtesten Monat doch noch einen Umsatz an europäischen Waren von 20 000 M"*.²¹

Die Zahl der Europäer in Togo, damals, konnte man an den zehn Fingern der Hand abzählen. Die *Kolonialzeitung* 1889 schätzte sie auf 35 ein. Im Jahre 1900 waren sie 124.

Ansturm auf europäische Waren

Die Eingeborenen, die sich von der Entfernung nicht abschrecken ließen, kamen an die Küste, um die europäischen Waren abzuholen. In den Augen der Eingeborenen war alles gut, was aus Europa kam.

Für sie beherrschte der Weiße das Wissen und die Technologie und konnte daher nur gute Produkte herstellen. Da die Qualität von vornherein - zumindest für sie - sicher war, spielte die Quantität die Hauptrolle. So kamen nach Lome häufig Händler und Träger von Agotime (3 Tagereisen) oder sogar Kratschi (9 Tagereisen). Lome war in den 1880er Jahren, so der Augenzeuge Hugo Zöller, für Handel gegen bares Geld der bedeutendste Platz an der ganzen Küste. Der Grund dieser Tatsache lag darin, daß die Eingeborenen die Landeserzeugnisse lieber in Quitta, an der Goldküste verkauften, wo sie höhere Preise dafür erzielten. *"Die benötigten europäischen Waren kaufen aber mit dem zu Quitta und an anderen Plätzen eingenommenen Gelde in Lome, weil europäische Waren dort des fehlenden Zolles wegen billiger verkauft werden können"*.²²

Sogar Händler aus der britischen Kolonie u.a. Haussas kamen mit Trägern nach Lome. Wenn eine Haussa-Transitkarawane zur Küste zog, so mußte sie alle Waren, die sie mitführte, verkaufen und andererseits alle erforderlichen Erzeugnisse zu billigsten Preisen aufkaufen. Die Rückkehr nach Salaga oder Kete-Kratschi

erfolgte entweder auf dem Voltafluß, wenn die Einkäufe an der Goldküste stattgefunden haben oder über Palime, wenn sie in Lome stattgefunden haben. Von Salaga und Kete-Kratschi aus wurden die Waren weiter tiefer ins Sudanland von Trägern und auch auf Eseln befördert.

Die Träger und das Postwesen

Das Trägerwesen beschränkte sich nicht nur auf Waren, sondern erstreckte sich auch auf das Postwesen.

Die Verbindung Togos mit Deutschland stellte kein wichtiges Problem dar. Die Post mit Europa wurde in der Hauptsache durch die Dampfer der Woermannlinie vermittelt, die monatlich zweimal Post brachten und monatlich einmal solche nach Europa mitnahmen.

In Togo selbst gab es keine andere Möglichkeit die unterschiedlichen Ortschaften zu verbinden als durch Fußgänger. Reichs-Postanstalten befanden sich 1891/92 in Lome (Postamt) und in Anecho (Postagentur). Beide Anstalten waren mit Postfachbeamten besetzt, von denen der Vorsteher des Postamts in Lome zugleich der Leiter des gesamten Post- und Telegraphenwesens der Kolonie war. Den beiden Fachbeamten waren eingeborene Hilfsbeamte (Telegraphisten) und eingeborene Unterbeamte unterstellt. Der Geschäftsbetrieb der Anstalten erstreckte sich auf sämtliche Geschäftszweige der heimischen Postanstalten, mit Ausnahme der Beförderung von Postaufträgen, Wertbriefen und Wertpaketen.

Der Vorteil der Kolonie lag darin, daß sie klein war und die unterschiedlichen Regionen des Landes waren relativ leicht zu erreichen: *"So kommt es, daß der schwarze Postbote von Anecho am östlichen Punkte den Grenzort Lome, am westlichen Punkt der Küste, in 9 Stunden Fußmarsch erreicht"*²³ behauptet die *Kolonialzeitung* 1894.

Ein Relaisdienst ging in zwei Tagen nach Misahöhe (130 km von Lome) in vier Tagen nach Kete-Kratschi; die Postboten gingen zweimal wöchentlich ins Innere, um die Post hin zu tragen. Von Lome nach Atakpame benötigten die Postboten drei Tage.

1893/94 begann man in Togo den Telegraphenbau nach der französischen und englischen Kolonie hin. Am 29. August 1895 wurden die Linien eröffnet, und damit war Togo an das Kabelnetz des Weltverkehrs angeschlossen.

²⁰ VIETOR, J.K. Op.cit. S. 29.

²¹ ZÖLLER, Hugo. Op.cit., S. 199.

²² ZÖLLER, Hugo. Op. cit. S. 198.

²³ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1894. Verlag der D.K.G. Berlin 1894. S. 22.

Erst 1913 konnte man das Fahrrad zugunsten des Postwesens einführen, zumindest auf der Strecke Lome-Atakpame-Sokode, laut der *Kolonialzeitung* 1914:

*„Seit dem 2. Dezember v.J. ist auf der Strecke Atakpame-Sokode die Postverbindung mit Fahrrädern in Betrieb genommen. Die Beförderungsdauer ist dadurch von drei Tag auf 1 1/2 Tage herabgemindert worden. Die Einrichtung wird jedoch vorläufig auf eilige Briefsendungen beschränkt bleiben.“*²⁴

Der Übergang zur Bahn

Die Verbesserung der Wege und Straßen

Die Entwicklung der Wirtschaft an der Küste und im mittleren Togo, u.a. der Baumwollboom Ende der 1890er Jahre, sowie die Konkurrenz zwischen den Nationen auf dem Weltmarkt waren es, die zur Verbesserung und zur Entwicklung des Transportwesens in Togo beitrugen. Mit der Zukunftsperspektive größerer Mengen an Import- und Exportwaren begann die Kolonialregierung mit Unterstützung deutscher Investoren im Lande, für die Entwicklung von Verkehr und Handel, die Weichen zu stellen.

Da es an guten Verbindungen der Orte und Landschaften untereinander und vor allen Dingen nach der Küste hin fehlte, begann man mit der Anlage und mit dem Ausbau von Verkehrswegen.

Entsprechend der schmalen langgestreckten Gestalt der Kolonie wurden von der Haupt- und Hafenstadt Lome aus im wesentlichen zwei große Verkehrsstraßen ins Innere geschaffen: Dem Ausbau der Straße Lome-Palime folgte der Bau der Straße nach Atakpame und darüber hinaus nach dem Norden, Sokode, Bassari und Sansane-Mangu. An Stelle der schmalen, viel gewundenen und sandigen „Negerpfade“ entstanden breitere Wege und Straßen. Die Flüsse erhielten Brücken.

Zur besseren Unterkunft an den Straßen, an den Endpunkten der Tagemärsche, wurden Rasthäuser für Europäer und Herbergen für Afrikaner errichtet. Die Straßen wurden so gebaut, daß nicht nur Träger, sondern auch modernere Transportmittel und sogar Autos sie befahren konnten.

1901: Erster Versuch, das Trägerwesen durch andere moderne Transportmittel zu ersetzen

1901 unternahm die deutsche Baumwoll-expedition im Auftrag des Kolonial-Wirtschaftlichen-Komitees eine Reise in das Schutzgebiet. Sie begab sich in das mittlere Togo, nach Misahöhe. Ziel der Reise war u.a., einen klaren Überblick über die Verhältnisse in Togo zu bekommen, die Möglichkeit der Kulturflächen zu vergrößern und das Transportwesen zu verbessern.

Die Baumwoll-Expedition konnte Augenzeuge des ersten Versuchs sein, der darin bestand das Trägerwesen durch Ochsenwagen zu ersetzen. Die *Kolonialzeitung* 1901 berichtet: *„Die Straße von Lome nach Tove wird durch das Gouvernement fortgesetzt verbessert; die Überführung der ersten Gespanne ging verhältnismäßig gut von statten, trotzdem das Zugvieh erst wenig eingefahren war. Leider erlag inzwischen fast das ganze aus dem Norden Togos versuchsweise begonnene Vieh 20 Ochsen und 20 Pferde der Viehsterbe.“*²⁵

In der Transportfrage wurden nach verschiedenen Seiten hin Schritte unternommen. Nach dem Mißerfolg des Ochsenwagens und der Unmöglichkeit, Autos zu verwenden, wurde 1901 der zweirädrige Karren eingeführt, mußte aber vom Menschen gezogen werden. Es ging um einen ersten Versuch, der sich positiv herausstellte. Ob genug Karren zur Verfügung standen, das wissen wir nicht. Sicher jedoch ist, daß der zweirädrige Karren das Trägerwesen 1901 nicht zurückgedrängt hat. Erst 1902 schien sich ein Hoffnungsschimmer anzuzeigen: *„Die als Arbeitsvieh versuchsweise von den kanarischen Inseln bezogenen Maultiere sind Ende Dezember (1901) in Lome eingetroffen und sofort nach der Versuchstation Tove überführt worden. Nach Mr. Galloways Bericht vom 26. Dezember haben sich die von Dr. Schilling gegen Surrakrankheit vorbehandelten Ochsen zum Teil gut gehalten. Während das im ersten Versuchsjahre nicht vorbehandelte Vieh bereits während der Kultur einging, leisten die vorbehandelten Ochsen zur Zeit noch Transportdienste, wodurch gegenüber der Verwendung von Eingeborenen im ersten Versuchsjahr eine erhebliche Ersparnis an den Transportkosten Tove-Lome erzielt wird.“*²⁶

²⁴ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1914. Verlag der D.K.G. Berlin 1914. S. 56.

²⁵ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1901. 18. Jahrgang. Eigentum und Verlag der D.K.G. Berlin 1901. S. 373.

²⁶ *Kolonialzeitung (Deutsche)*. 1902. Verlag der D.K.G. Berlin 1902. S. 71.

Das positive Resultat, das 1901 erzielt wurde, veranlaßte die Investoren in Togo, mehr und mehr Karren zu verwenden, die von Menschen als Ochsen gezogen wurden. Es war richtig, mit einer generellen Verwendung von Tieren als Zugtieren, noch abzuwarten.

Ab 1903 konnten Ochsen Menschen auf den wichtigsten Straßen der Kolonie ablösen, bis zur Eröffnung der ersten Bahnlinie, was im Jahre 1904 geschah.

Schluß

Die Träger waren damals die Lasttiere und Ochsenwagen in Togo. Sie wurden ebenso zum Transport von Menschen wie von Gütern benötigt. Anfangs taten sie es freiwillig, um ihr tägliches Brot zu verdienen. Mit der Erschließung des Landes griff man zur Zwangsrekrutierung der Träger. Die Verwaltung hielt bei dieser Art der Trägerbeschaffung an ihrem Vorrecht zur Zwangsrekrutierung fest. Mindestens zwanzig Jahre lang haben Träger einheimische Produkte vom Innern des Landes an die Küste getragen und europäische Waren von der Küste ins Hinterland. Das Angebot der europäischen Firmen oder Faktoreien an der Küste war keine gute Illustration der Kulturmission, von der immer wieder in den kolonialen Büchern gesprochen wurde. Es wäre besser gewesen, Maschinen, Nähmaschinen, Fahrräder für Afrikaner einzuführen als Produkte, die nicht zu ihrer Hebung beitrugen. Man kann sich fragen, ob die Einfuhr des Alkohols, die in Togo gewaltige Ausmaße angenommen hatte, nicht den Zweck erfüllen sollte, die Aufmerksamkeit der Bevölkerung von der Ausbeutung durch die Kaufleute abzulenken. Die Kolonialregierung sah einem solchen Handel tatenlos zu, was nicht verwunderlich war, denn mit den Gebühren konnte die Verwaltung ihr Budget finanzieren.

Die Überzeugung, daß nur die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eine Verbilligung der Frachten und damit eine Ausdehnung des Handelsverkehrs ermöglichen könnte, drängte sich der Verwaltung schon sehr bald auf. Da aber die Kolonialmacht nicht sofort dazu bereit war, größere Mittel für den Bau von Bahnen zu bewilligen, so mußte sich die Kolonialregierung mit Hilfe der privaten Investoren zunächst darauf beschränken, die von wichtigen Handelszentren nach der Küste führenden Pfade durch besser ausgebaute Wege zu ersetzen.

Im Jahre 1901 wurde zum ersten Male versucht, auf dem Weg Lome-Tove-Palime Güter mit von Rindern gezogenen Wagen und Karren zu befördern. Die Zugtiere erlagen jedoch der Tsetsekrankheit. Der Mißerfolg trug dazu bei, daß an Stelle der Zugtiere das Ziehen der Wagen oder Karren durch Menschenkraft erfolgte. Diese Etappe war schließlich ausschlaggebend für die spätere Bewilligung von Anleihe zum Bau von Eisenbahnen. □

Literaturverzeichnis

- FRANÇOIS, Curt von.** Deutsche Kolonialzeitung 1899. Organ der Deutschen Kolonialgesellschaft. Verlag der D.K.G., Berlin 1899.
- FULL, August.** Fünfzig Jahre Togo. Verlag von Dietrich Reimer, Berlin 1935.
- HASSERT, Kurt.** Deutschlands Kolonien. Verlag von Seele & Co., Leipzig 1910.
- HEROLD, Bruno, Anton.** Deutsche Kolonialzeitung Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1899.
- HÜPFELD, Friedrich.** Deutsche Kolonialzeitung 1899. Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1899.
- KOLONIALZEITUNG (Deutsche), 1890.** Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1890.
- KOLONIALZEITUNG (Deutsche), 1894.** Siebenter Jahrgang. Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1894.
- KOLONIALZEITUNG (Deutsche), 1899.** Organ der D:K:G: 16. Jahrgang. Verlag der Deutschen Kolonialgesellschaft, Berlin 1899.
- KOLONIALZEITUNG (Deutsche), 1901** Eigentum und Verlag der D:K:G: Berlin 1901.
- KOLONIALZEITUNG (Deutsche), 1902** Eigentum und Verlag der D:K:G: Berlin 1902.
- KOLONIALZEITUNG (Deutsche), 1914** Organ der D:K:G: Eigentum und Verlag der D:K:G: Berlin 1914.
- SEBALD, Peter.** Togo 1884-1914. Akademie-Verlag, Berlin 1988.
- THIERRY Gaston.** Deutsche Kolonialzeitung 1899. Eigentum und Verlag der D:K:G: Berlin 1899.
- TROTHA, Trutz, von.** Koloniale Herrschaft. Zur soziologischen Theorie der Staatsentstehung am Beispiel des "Schutzgebietes Togos". J:C:B: Mohr Tübingen 1994.
- VIETOR, J.K.** Geschichtliche und kulturelle Entwicklung unserer Schutzgebiete. Dietrich Reimer, Berlin 1913.
- ZÖLLER, Hugo.** Das Togoland und die Sklavenküste. Verlag von Spemann. Berlin und Stuttgart 1885.

Abstract

In the past man was used as a means of transport in some areas in Africa to perform tasks which, elsewhere, are reserved for the camel, horse, ox or donkey. This was the case in Togo where the system persisted until the advent of German colonialism in 1884 and even two decades later.

Attempts were made particularly in the south of the country to find other means which would substitute for man, but they were not successful:

– Some waterways which were navigable only part of the year had, in addition, many falls which make sailing very dangerous.

– The lack of roads and particularly the presence of the tsetse fly precisely in areas of economic activities made the use of animal driven cart impossible.

The transport of goods from Europe, through the Lomé port, for domestic consumption and that of local products such as palm oil, cocoa and rubber to Europe was by means of man's back. Even mail was distributed on foot.

The increasing needs of the metropolis of raw materials necessary for its market economy and rivalries between colonial powers forced Germany to invest in Togo in order to overcome the tsetse fly.

It was not until 1902, only 12 years before the end of German colonial rule, that the ox came to be used as transport means in the economic sector in Togo; two years later the first train appeared in the colony.

Résumé

Le transport à dos d'homme au Togo avant la construction du chemin de fer

L'homme a été utilisé autrefois comme moyen de transport dans certaines régions d'Afrique noire pour accomplir des tâches qui, sous d'autres cieux sont réservées au chameau, au cheval, au bœuf ou à l'âne. Ce fut le cas au Togo, où le système perdura jusqu'à l'avènement colonial allemand en 1884 et même deux décennies après.

Des tentatives ont été faites, notamment dans le sud du pays où l'activité économique était la plus importante, pour trouver d'autres moyens qui se substitueraient à l'homme, mais sans succès.

– Certains cours d'eau, navigables seulement sur une partie de l'année, présentaient en outre de nombreuses chutes, sérieux dangers pour la navigation fluviale.

– L'absence de routes et surtout la présence de la mouche tsé-tsé précisément dans les secteurs d'activités économiques, rendait l'utilisation de la charrette tractée par des animaux impossible.

L'acheminement des marchandises venues d'Europe (par le port de Lomé) et destinées à la consommation intérieure, puis celui des produits locaux tels que l'huile de palme, le cacao, le coton ou le caoutchouc qui transitaient par Lomé vers l'Europe, devait se faire à dos d'homme. Même l'acheminement du courrier se faisait à pied.

Les besoins grandissants de la métropole en matières premières indispensables à son économie de marché et les rivalités entre les puissances coloniales contraignirent l'Allemagne à faire des investissements au Togo pour venir à bout de la mouche tsé-tsé.

C'est en 1902, à 12 ans de la fin de la colonisation allemande que le bœuf fut utilisé comme animal de trait dans le secteur économique au Togo ; deux ans plus tard le premier train faisait son apparition dans la colonie.