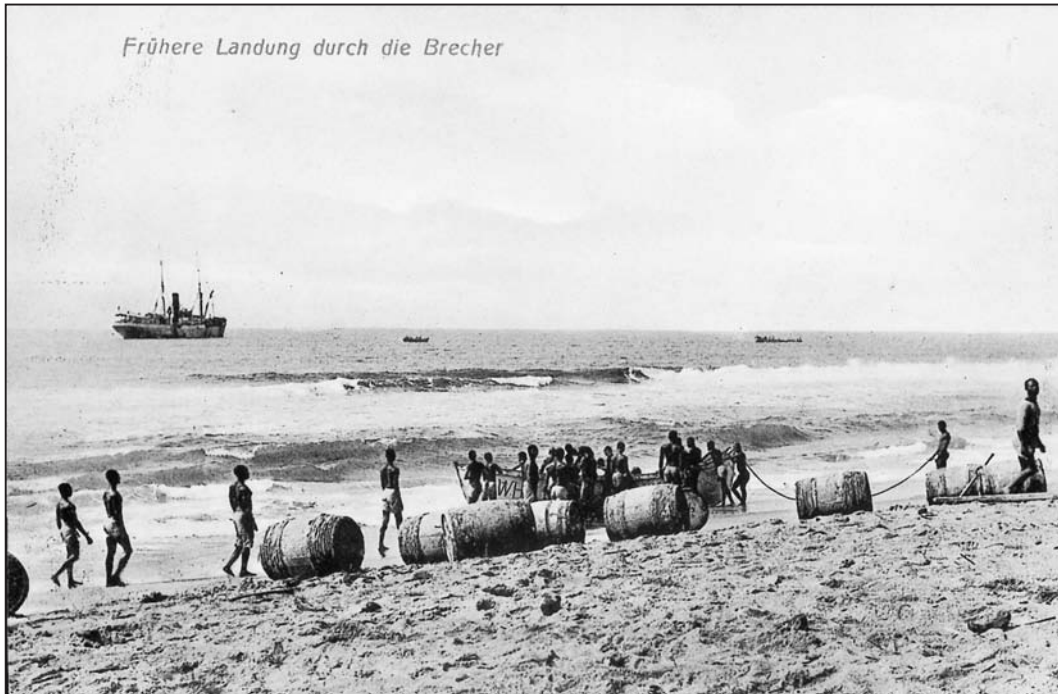


## Einsturz der Landungsbrücke in Lome - Katastrophenpost aus Togo

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.



*Frühere Landung durch die Brecher*

*Abbildung 1: Die Post wurde in wasserdichte Fässer verpackt, die mit Stricken aneinander gebunden und zum Schiff bzw. an Land gerudert wurden.*

Die Kalema war zeitweilig derart heftig, daß sogar größere Schiffe in Küstennähe von ihr erfaßt und an den Strand geworfen wurden. Auch die Brandungsboote der Kru-Neger



*Abbildung 2: Die vor Bagida gestrandete „Lucie Woermann“ wird von einem anderen Woermann-Dampfer wieder ins tiefere Fahrwasser geschleppt.*

fielen oft dem Wellengang zum Opfer, so daß häufig 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.

Um die Verluste 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 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).

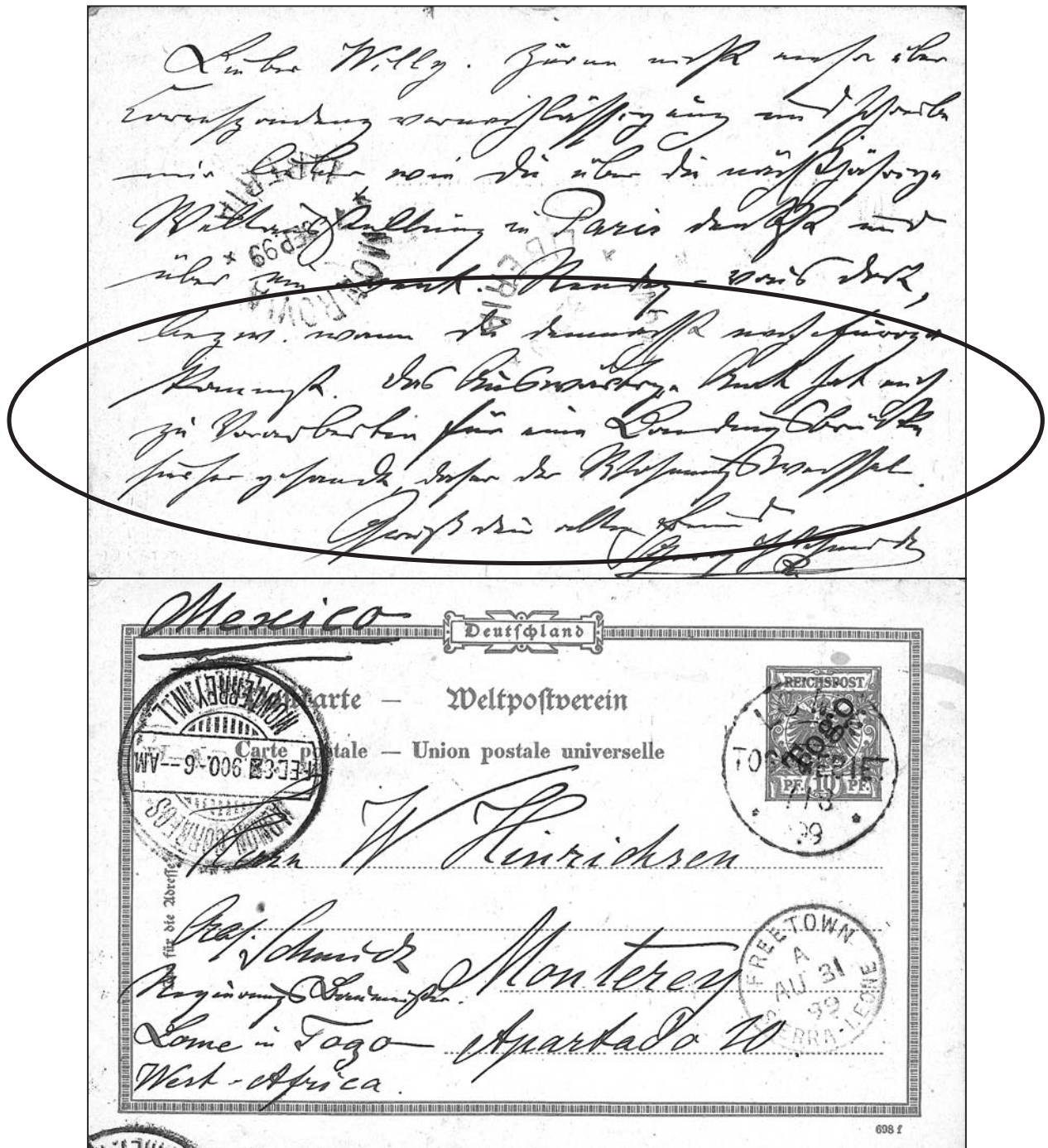


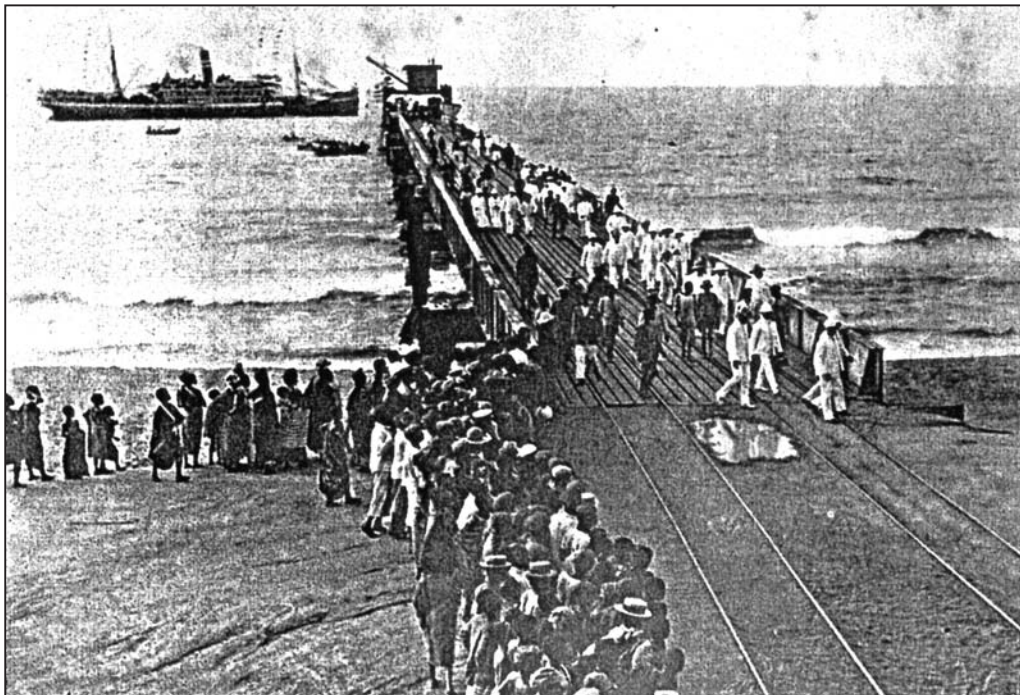
Abbildung 3: Regierungsbaumeister Schmidt aus Lome am 7.8.1899: „...Das Auswärtige Amt hat mich zu Vorarbeiten für eine Landungsbrücke hierher gesandt..“

Die Landungsbrücke von Cotonou/Dahomey als Vorbild nehmend, konnte Regierungsbaumeister Georg Schmidt nach abgeschlossenen Vorarbeiten gegen Mitte 1902 den eigentlichen Bau in Angriff nehmen.



*Abbildung 4: Die Landungsbrücke im Bau (1903)*

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. Mittels Dampfkran – anfangs einer, später fünf – wurden die Lasten direkt von bzw. auf Eisenbahnwaggons gehievt. Am Brückende stand das Zollgebäude und es



*Abbildung 5: Eröffnungsfeier zu Kaisers Geburtstag am 27.1.1904.*

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).

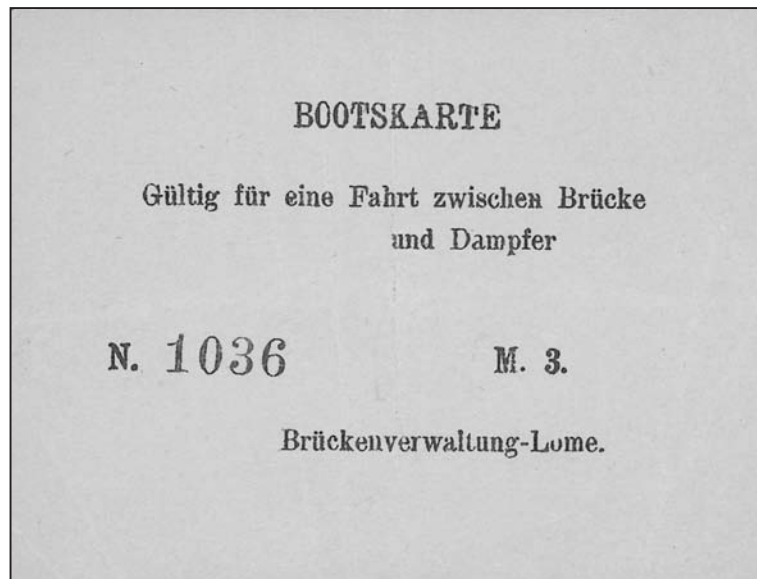


*Abbildung 6: Lome - Panorama der westlichen Küste mit Landungsbrücke.*



*Abbildung 7: Dampfkran (bis 6t Ladefähigkeit) am Brückenkopf*

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 Landungsbrückentaxen erhoben; anfänglich Löschgebühren von 8,50 Mark pro Tonne (vgl. DKL Bd.III S.497 und Schmidt/Werner S.125) und für Passagiere - ausgenommen Post-/Regierungsbeamte – 3 Mark für eine Fahrt zwischen Brücke und Dampfer (siehe Abbildung 8 auf der nächsten Seite).



*Abbildung 8: Billet für die Beförderung zwischen Brücke und Dampfer*



*Abbildung 9: Matrosen werden in einer Holzgondel auf die Brücke 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).

Die Kalema hatte bis 1904 oft Tagelang das Land 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 10: 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 Bahnwaggons mit sich riß (vgl. Lauber S.116).

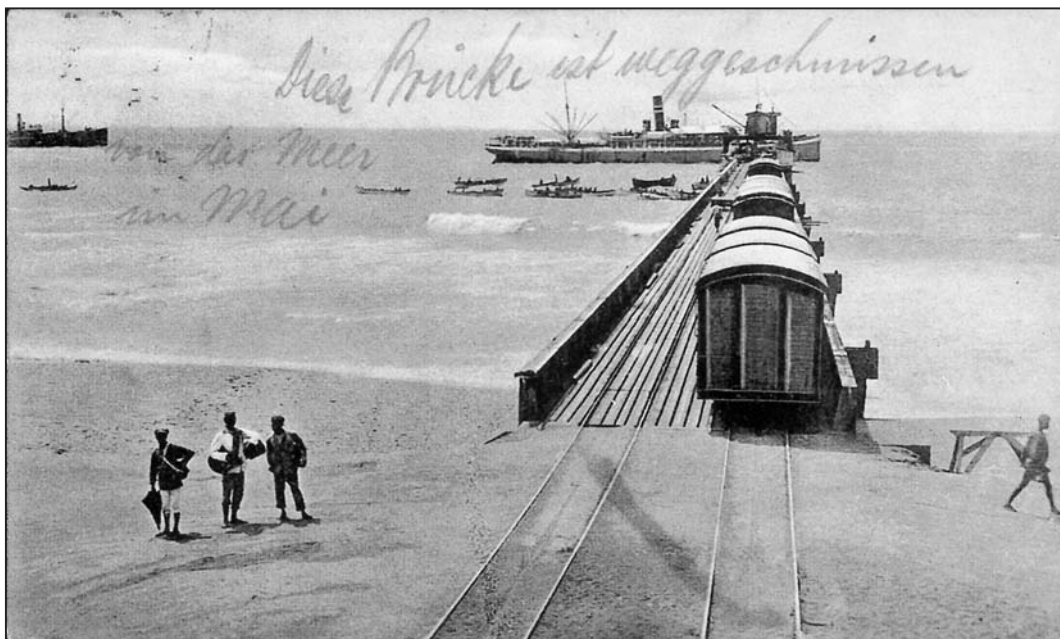


Abbildung 11: „Diese Brücke ist weggeschmissen von das Meer im Mai“ – Kommentar eines Eingeborenen auf Ansichtskarte vom Juli 1911 aus Anecho

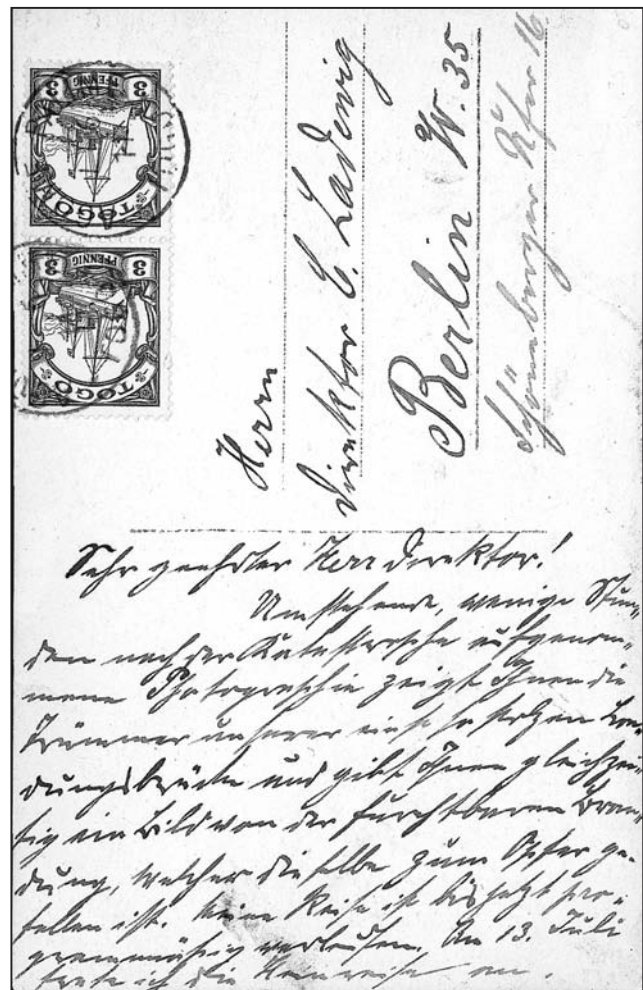


Abbildung 12:

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.



Herrn  
Direktor C. Ladewig  
Berlin W. 35  
Agome-Palime 1.6.11

Sehr geehrter Herr Direktor!  
Umstehende, umstehende  
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...“



Abbildung 13: 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:

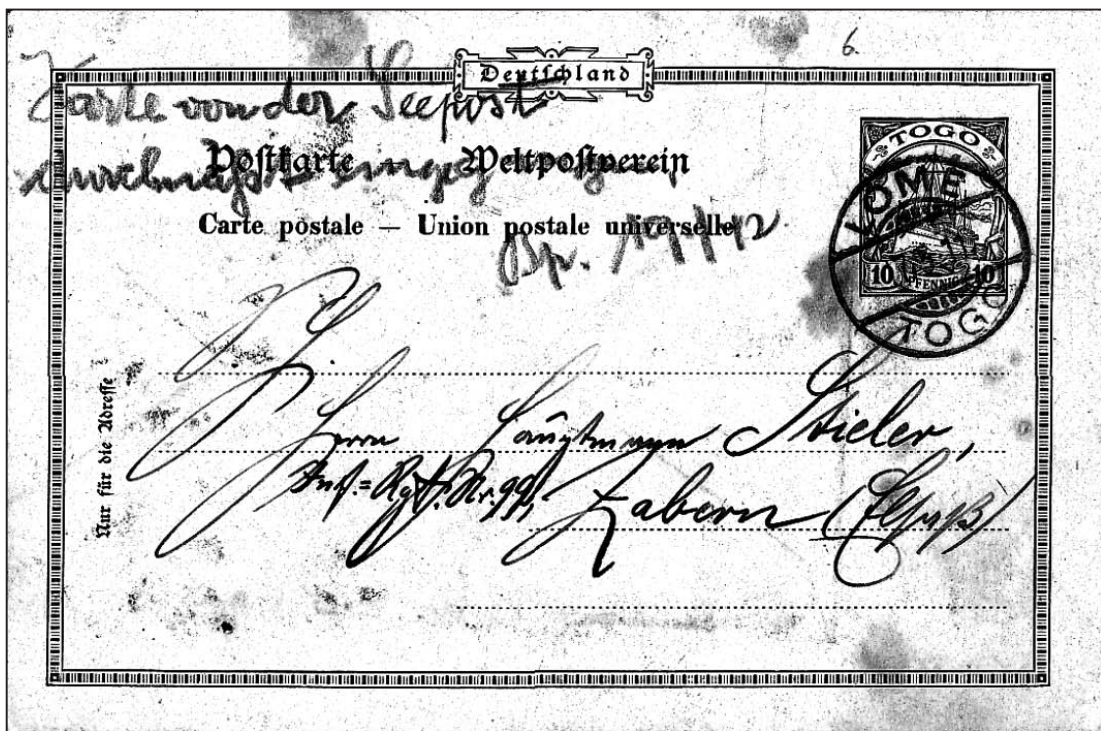


Abbildung 14: Katastrophenpost aus Lome vom 17.5.1911 mit hs Vermerk der Bahnpost Bremen „Karte von der Seepost durchnäßt eingegangen / Bp 19/42“

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 Westafrikapost vom Dampfer „Kamerun“ mittels eines seit 1904 lagernden Postfasses 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 Jenke 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 14 gezeigten Karte. Bisher ist nur dieses eine Stück registriert.

Laut Schmidt/Werner (S.126) wurde die Post ab dem 1. November 1911 wieder über die provisorisch hergestellte Brücke befördert, während andere Fachbücher (z.B. DKL Bd. II S.517) den Anfang der Wiederinstandsetzung auf Dezember 1911 und die Wiederinbetriebnahme auf den 1. November 1912 datieren. Von der logischen Zeitabfolge her müßte das Datum bei Schmidt/Werner falsch sein, denn die Materialbeschaffung und die Bauarbeiten dürften in nur fünf Monaten nicht zu bewältigen gewesen sein.

1928 fiel die Landungsbrücke einem Seebeben zum Opfer und es wurde noch im gleichen Jahr von der französischen Mandatsverwaltung eine neue und längere Pier in einem anderen Winkel zur Küste daneben gebaut (Metzger S.20).



*Abbildung 15: 19.6.1912, Empfang des neuen Gouverneurs Herzog Adolf Friedrich zu Mecklenburg an der Landungsbrücke, kurz vor Abschluß des Wiederaufbaus.*



*Abbildung 16: Die von der französischen Mandatsregierung erbaute neue Landungsbrücke mit acht Dampfkränen – etwa 100m länger als die 1928 zerstörte alte deutsche Brücke.*

Bildnachweis:

Abbildungen 1, 2, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15 und 16: Sammlung Vogenbeck

Abbildungen 3, 13: Sammlung Sauer

Abbildungen 5, 14: Sammlung Mayne

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