

there are islands of success; but, on the whole, rural areas are not being transformed by cooperatives, nor should they be expected to. A gestation period – which may be long or short depending on local conditions, – is necessary for all concerned, in order for the means of production, among other things, to develop sufficiently. Otherwise, the grouping together of a mass of peasants working the land with primitive tools will have little meaningful impact. To make sense of cooperatives, and to influence them towards development, are two aims that call for an exceptional combination of audacity and humility.

The problems raised so far should not be taken to mean that fundamental changes have not taken place in the social order of the country. To be sure, some of these problems – and possibly many more – will continue to plague the country for some time to come. The real issue, however, is the strategy to be adopted now so that, in the longer term, an independent development effort, which takes into

account the material conditions and imperatives of the country, can be launched on a solid economic and social foundation.

The conscious efforts to provide social services, particularly the campaign to spread literacy in the rural areas, and the creation of a national framework within which economic, social, cultural and other development plans are implemented are undoubtedly the major achievements. While it is a rare attempt to create a national ethic in which the notion of human equality is taken more seriously, the ideology of egalitarianism should not be mistaken for exaltation of poverty. The Ethiopian experiment also provides other developing countries a unique study of the practical problems which defy often than not the application of ready-made formulas.

The coming decade will tell us whether some of the actions taken were realistic, or merely, in the words of Samuel Johnson, an example of the triumph of hope over experience.

## DIE KOLONIALENTWICKLUNG DES DEUTSCHEN SCHUTZGEBIETES TOGO IN RÄUMLICHER PERSPEKTIVE

Mit 4 Abbildungen und 4 Tabellen

LEO DE HAAN

*Summary:* The colonial development of the German protectorat of Togo in a spatial perspective

This article deals with the spatial effects of German colonial penetration in Togo from 1884 until 1914. Among other spatial processes such as urbanization, the extension of commercial agricultural production, and migration, special attention is paid to the development of infrastructure and transportation. It is argued that the spatial effects of colonialism cannot be fully understood without special reference to the pre-colonial spatial structure. Pre-colonial Togo was part of two distinct trading networks, i.e. the Hausa-trade in the North and the Atlantic trade in the South. Even before modern infrastructure had been established German colonial penetration succeeded in extending the Atlantic trading network further north. This process of spatial integration was accelerated by the introduction of modern infrastructure such as railroads. However, the spatial expansion of the colonial economy partly followed established pre-colonial lines, although some important modifications occurred notably in the gravity centre of commercial agricultural production, urbanization, port concentration and infrastructure. At the end of the German era the South had been strongly integrated into the colonial system. The pre-colonial east-west integration of the peripheral North had been weakened by an integration with the South.

In diesem Artikel wird zu erörtern sein, auf welche Weise die kolonialräumliche Struktur des deutschen Schutzgebietes Togo zustande gekommen ist, weil die Entwicklungen in dieser Periode von Togos Geschichte die räumliche Struktur

Togos bis nach dem Zweiten Weltkrieg bestimmt haben (AMIN 1973, 99 u. 101). Insbesondere soll ein wichtiges Element in dieser Struktur betrachtet werden: die Entwicklung der Infrastruktur. Dabei wird untersucht, inwieweit existierende Konzepte der Transportentwicklung die Entwicklungen in Togo erklären können.

In einem Modell des Verkehrsausbaus in unterentwickelten Ländern, namentlich auf Ghana und Nigeria ausgerichtet, führen TAAFFE, MORILL und GOULD (1963) eine idealtypische Aufeinanderfolge von Phasen vor. Ausgangspunkt (Phase 1) ist eine Situation gleichwertiger Handelsorte an der Küste mit kurzen Erschließungslinien ohne Querverbindungen in einem undifferenzierten Hinterland. In der 2. Phase dringen einige Erschließungslinien tiefer ins Hinterland ein. Damit gehen ein Wachsen der Hafenorte und die Entstehung von Zentren im Hinterland einher. In der 3. Phase entwickeln sich *feederroads* (Zubringerstraßen) von den Zentren an den Erschließungslinien aus. Hierdurch wird das Hinterland kleinerer Hafenorte angebunden, so daß eine Vergrößerung großer Hafenorte auf Kosten der kleineren erfolgt. In der 4. Phase sind die Zentren an der Erschließungslinie weiter angewachsen, und es kommen die ersten Querverbindungen zwischen den Erschließungslinien zustande. In der 5. Phase werden diese Querverbindungen ausgedehnt. Die Phase 6 ist der Anfang einer Wiederholung des Konzentrationsprozesses auf einem höheren

Niveau: Es entstehen *high-priority linkages* zwischen den größten Zentren (TAAFFE et al. 1963, 505).

TAAFFE et al. gründen ihr Modell zum Teil auf eine umfassende Studie von GOULD (1960), die den Transport in Ghana behandelt. Auch GOULD (1960, 159) unterscheidet in einem deskriptiven Modell unterschiedliche Phasen in der Transportentwicklung. Zunächst kommt eine Verbindung zwischen den Produktionsgebieten und dem (Welt)markt zustande, von einem Wachsen des internen Handels begleitet. Ferner findet ein Ausbau des Straßennetzes als „Feederroadnetzwerk“ der Eisenbahn statt, verbunden mit einem Anstieg der Exportproduktion. Dann folgen die Einführung des Autotransports, eine Zunahme der Straßen-Schielenkonkurrenz und schließlich die Wiederherstellung der Straße als primäre Transportmöglichkeit.

Das Modell TAAFFES et al. ist noch wenig geprüft worden. Der von HAGGETT (1965, 81) aufgeworfenen Frage, inwiefern das Modell außerhalb Westafrikas zutrifft (nur HOFMEIER glaubt, daß die Entwicklung des Transports in Tanzania dem Modell entspricht) geht zunächst die Frage voran, ob nämlich dieses Modell auf andere westafrikanische Gebiete anwendbar ist. Andersherum gesagt: Inwieweit kann es als ein Modell der Transportentwicklung in einer *économie de traite* aufgefaßt werden? Von AMIN (1972, 520) wird es als ein System bezeichnet, das die Produktion tropischer Gewächse für den Export durch afrikanische Kleinbauern zu niedrigen Arbeitskosten innerhalb des Rahmens eines Handelsmonopols europäischer Handelsfirmen in großem Ausmaße ermöglichte.

In einem interessanten Aufsatz über die moderne Transportentwicklung in Westafrika und die europäischen Handelsfirmen stellt VAN DER LAAN (1980) fest, daß die Lokation europäischer *buying stations* eng mit der dortigen Anwesenheit europäischen Transports zusammenhing, wodurch die *produce evacuation* unabhängig von afrikanischen Beförderern stattfinden konnte. Die *buying stations* markierten die *European frontier*, die sowohl eine Handels- wie eine Transportfrontier war und die die Grenze einer *Outer Zone* afrikanischen Transports und eine *Inner Zone* europäischen Transports bildete (v. D. LAAN 1980, 2).

SLATER (1975) gelingt es besser als den oben erwähnten Autoren, die Infrastruktur- und Transportentwicklung in eine großzügigere räumliche Perspektive zu stellen. In der Entwicklung der räumlichen Struktur unterscheidet er 4 Stadien, von denen die drei ersten hier von Belang sind (SLATER 1975, 140–141). Die präkoloniale Struktur (1) wurde durch eine Interdependenz von Gebieten über lokale, regionale oder sogar Fernhandelsnetze gekennzeichnet. Urbane Zentren funktionierten als interne Sammel- und Distributionenpunkte und als Vermittler zu externen Wirtschaftsräumen. Die entsprechende Infrastruktur bestand aus Karawanenrouten. Während der kolonialen Erschließung (2) wird in vorwiegend präkapitalistischen Gebieten eine kapitalistische Produktionsweise eingeführt, in der Gestalt von Bergwerken und Plantagen. Anderswo fand die kapitalistische Dominanz durch europäische Handelsfirmen über die Zirkulationssphäre statt. Ein kolonialer Staatsapparat gewährleistete die Reproduktion des Ganzen. Die Erschlie-

ßung fand räumlich ungleichmäßig statt und hing sehr eng mit dem Eisenbahnbau zusammen. Neu entstehende urbane Zentren waren Häfen, koloniale Hauptstädte, Mittelpunkte für die Ausbeutung agrarischer und mineraler Überschüsse und strategische Zentren zur Sicherung der kolonialen Macht. Die koloniale Organisation wurde durch eine räumliche Verbreitung der wirtschaftlichen Aktivitäten gekennzeichnet, während zugleich eine Ausbreitung der Infrastruktur stattfand, in der Straßen immer wichtiger wurden (SLATER 1975, 141–146). Auf der Basis dieses allgemeinen historischen Schemas schlägt SLATER vor, die räumliche Struktur eines bestimmten kolonialen Territoriums zu untersuchen, indem man die sozial-wirtschaftlichen Funktionen der einzelnen Regionen (einschließlich der Entwicklung der urbanen Zentren), die räumliche Organisation von Transport und Kommunikation zwischen den Regionen sowie die wechselseitigen Beziehungen betrachtet, unter besonderer Berücksichtigung der Arbeitsmigration. Dieser Artikel richtet sich vor allem auf die Transportentwicklung oder genauer gesagt: auf die Infrastruktur als den räumlichen Niederschlag der Transportmöglichkeiten. Dabei werden jedoch die anderen von SLATER genannten räumlich strukturierenden Elemente nicht vernachlässigt werden.

## 1. Die präkoloniale Periode

Das Gebiet, in dem die deutsche Kolonisation stattfinden sollte, lag ungefähr zwischen dem Ashantireich im Osten und dem Dahomeyreich im Westen. Die Mitte war infolge der Sklavenjagd sowohl der Ashanti als auch der Dahomeys noch dünn besiedelt, von einigen Konzentrationen von Fluchtvölkern im Bergland abgesehen. Das ganze Gebiet war durch eine agrarische Produktion um meist permanente Dörfer mit Feldwechselwirtschaft gekennzeichnet (CALVERT 1918, 58–59). Während im Süden von organisatorischen Einheiten größer als eine Dorfgesellschaft kaum die Rede war, gab es im Norden einige islamische Fürstentümer, deren Hauptstädte Sansane-Mango und Sokode waren (CORNEVIN 1959, 106–117).

### 1.1. Der Norden

Zwischen ökologisch komplementären Zonen in Westafrika gab es seit Jahrhunderten einen Austausch von Produkten. Der Fernhandel im Untersuchungsgebiet wurde von Haushändlern beherrscht. Die zwei Zentren, zwischen denen sich dieser Langstreckenhandel bewegte, waren Salaga (das 1874 etwa 45 000 Einwohner zählte) und später Kete-Kratchi, am Rande von Ashanti und Sokoto im Hausaland. Ins Hausaland wurden hauptsächlich Kolanüsse befördert, in entgegengesetzter Richtung Lederwaren, Textilien, Salz, Vieh, Kautschuk und Elfenbein (HETZEL 1974, 87). Güter wurden in Karawanen transportiert. Eine große Karawane zählte 500 bis 1000 Personen: Hausahändler und ihre Familien, Sklaventräger und Lasttiere (ARHIN 1979, 55; KNOLL 1978, 14). Der Langstreckenhandel war auch für die Gebiete

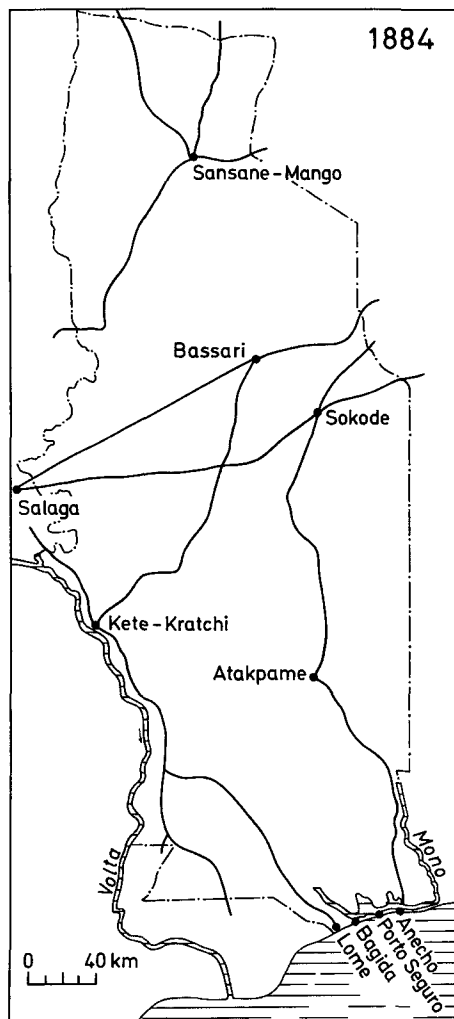


Abb. 1: Togo: Präkoloniale Infrastruktur  
Togo: Pre-colonial infrastructure

- Straße <3m breit
- Straße ≥3m breit
- Wasserstraße
- Eisenbahn
- Zentrum
- Bezirkszentrum
- Staatsgrenze
- - - Bezirksgrenze

Legende zu Abb. 1-3

wichtig, die durchzogen wurden. Wo dies möglich war, kauften und verkauften die Händler ihre Güter, und sie wichen dafür sogar von ihren Haupttrouten ab (ARHIN 1979, 55). Sokode und Bassari, vor allem aber Sansane-Mango waren wichtige Knotenpunkte. Sansane-Mango soll gegen Ende des 19. Jahrhunderts 9000 Einwohner gezählt haben

(KUCZYNSKI 1939, 367). Es handelte sich hier vor allem um Produkte lokaler Gewerbe, wie Eisenwaren, Seife und Kautschuk, die den Karawanen verkauft werden konnten, und daneben die üblichen Nahrungsmittel für die Reisenden (HETZEL 1974, 87-89).

Im Laufe der Zeit war eine Infrastruktur von Karawanenwegen entstanden (vgl. Abb. 1). Im allgemeinen waren dies nur ausgetretene Pfade oder ein Durcheinander von kleineren Pfaden mit einer Breite von 2 bis 3 Metern, die nur beiläufig von der lokalen Bevölkerung gepflegt wurden. Die Kombination von schlechten Straßen und Transportmitteln wie Träger und Lasttiere führte zu hohen Transportkosten. Die Güter waren mithin zumeist für den Luxusverbrauch und eine kleine Elite bestimmt.

## 1.2. Der Süden

Der Süden, namentlich der Küstenstreifen, war am atlantischen Handelsnetz beteiligt, nur Aneho aber war ein Handelsort von einiger Bedeutung. Der Sklavenhandel war weniger wichtig, wichtiger waren andere Güter wie Elfenbein. Dadurch, daß im Europa des 19. Jahrhunderts die Nachfrage nach Palmöl für die Produktion von Schmieröl, Seife und Kerzen anstieg, nahm das Palmöl im Handel allmählich die wichtigste Stellung ein. Die Schlüsselfiguren bei diesem Vorgang waren afro-brasilianische Händler, von alters her Vermittler im Handel zwischen Afrikanern und Europäern. Sie waren es, die die Palmölproduktion anregten und selbst Eigentümer von Ölpalmpflanzungen wurden, wobei sie ihre ehemaligen Sklaven als Arbeiter gebrauchten (KNOLL 1978, 9; AMIN 1973, 100). So hatte sich um Aneho ein Prozeß der Landakkumulation und Proletarisierung in Gang gesetzt, der sich bis in die Kolonialzeit fortsetzen sollte. Anderswo im Süden Togos, aber doch auch um Aneho herum, bestand die Palmölproduktion vor allem darin, daß man Früchte von alten Ölpalmen sammelte, aus denen in den Dörfern Öl und Palmkerne gewonnen wurden. Über afrikanische und vor allem afro-brasilianische Händler wurden Palmöl und Palmkerne in den Handelsorten an der Küste an europäische Handelsfirmen verkauft, die diese gegen Salz, Textilien, Alkohol, Eisenwaren, Tabak und Waffen tauschten.

Durch die hohen Steuern an der Goldküste wichen immer mehr europäische Handelsfirmen zur Küste Togos aus (KNOLL 1978, 10). Fischerdörfer, wie Bagida, und vor allem Lome, wuchsen dadurch zu Handelsorten heran. Die Küstenlagunen mit ihren Verzweigungen landeinwärts, der Togosee und die unteren Läufe einiger Flüsse bildeten die wichtigsten Transportverbindungen in den Süden (vgl. Abb. 1). Kleine Kanus und Träger waren die wichtigsten Transportmittel; Palmöl wurde, wenn es sich um kürzere Strecken handelte, mitunter auch in Fässern gerollt (CORNEVIN 1959, 189; NEWBURY 1961, 101; DARKHOH 1968, 158-159). Obgleich das Verbreitungsgebiet der Ölpalme bis weit ins Binnenland reichte, waren die Palmölproduktion und der Palmölhandel infolge der mangelnden Infrastruktur lange Zeit auf einen Streifen mit einer Breite von 10 bis 40 km entlang der Küste beschränkt. Im 19. Jahrhundert kam ein

Tabelle 1: Import und Export der Häfen Togos (in Tonnen, geschätzt)  
Imports and exports of the ports of Togo (metric tons, estimated)

Jahr	Anecho			Bagida			Porto Seguro			Lome		
	Import	Export	Total	Import	Export	Total	Import	Export	Total	Import	Export	Total
1883	2750	3 500	6 250	250	1 250	1 500	*	*	*	1 550	700	2 250
1906	1 400	2 300	3 700	-	-	-	-	-	-	8 700	9 400	18 100
1912	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21 300	17 400	38 700

\* unbekannt

Quellen: Die Deutschen Schutzgebiete 1914; Jahresbericht 1908, 1909; NEWBURY 1961

Güteraustausch zwischen den zwei großen Handelsnetzen zustande. Europäische Güter aus den Küstenorten wurden in den Norden befördert und umgekehrt. Kete-Kratchi und insbesondere Atakpame wurden wichtige Treffpunkte der beiden Systeme von Handelswegen. Die Karawanen aus Anecho kamen bis Atakpame. Eine andere Nord-Süd-Handelsroute verlief von Lome nach Kete-Kratchi (und Salaga). Diese Route war eine neuere und bildete eine Alternative zu der von Salaga über den Volta bis zur Goldküste. Das Hinterland von Lome wurde hierdurch außerdem bis zu den Ölpalmgebieten, die tiefer im Binnenland lagen, ausgedehnt. Der Nord-Süd-Handel brachte auch noch ein neues Handelsprodukt zur Küste: Kautschuk. Dadurch, daß die Mündungen des Mono und des Volta nicht von Anecho und Lome kontrolliert wurden, waren Wasserstraßen im Nord-Süd-Handel hier von geringerem Interesse: Zum größten Teil wurden Träger auf Karawanenwegen benutzt.

Während es schwer ist, einen Eindruck vom Umfang des Handels im nördlichen Handelsnetz zu gewinnen, kann der Handelsumfang im Süden besser bestimmt werden. Am Vorabend der deutschen Kolonisation gab es dort 4 Handelsorte. Was das nahe Anecho liegende Porto Seguro anbelangt, so fehlen quantitative Angaben, doch ist es sicher das unwichtigste der vier Zentren. Die Tab. 1 zeigt, daß Anecho

der weitaus wichtigste Ort war (nach dem Volumen des Handels gemessen), aber nicht mehr der einzige von Bedeutung an der togoischen Küste. Das gleiche Bild entsteht, wenn man sich die Anzahl der Niederlassungen europäischer Handelsfirmen (Tab. 2) vergegenwärtigt. Europäische Händler kamen nicht weiter als bis zu den Küstenorten (KNOLL 1978, 11). Die *European frontier* lag also (V. D. LAAN 1980) an der Küste. Im Gegensatz zur Auffassung von TAAFFE et al. (1963) waren die Handelsorte an der Küste von wechselndem Interesse und die Erschließungslinien ins Binnenland von wechselnder Länge. Kleine Zentren wie Bagida und Porto Seguro hatten nicht mehr als eine regionale Bedeutung; das Hinterland Anechos und Lomes dehnte sich allerdings viel weiter ins Innere des Landes aus. Überdies war die Infrastruktur unterschiedlicher Art. Natürliche Wasserstraßen hatten vor allem regionale Bedeutung, während Karawanenwege tiefer ins Binnenland vorstießen.

Im Gegensatz zu SLATER (1975) erkennen TAAFFE et al. außerdem nicht die Möglichkeit eines präkolonialen Handels und einer Infrastruktur, unabhängig von europäischer Erschließung. Sie suggerieren demgegenüber einen infrastrukturlosen Raum im Binnenland, während sich dort in Togo bereits ein Transportsystem mit mehr als lokaler Bedeutung entwickelt hatte.

Tabelle 2: Anzahl der Niederlassungen von Handelsfirmen in Togo  
Establishments of commercial firms in Togo

Jahr	Anecho	Lome	Bagida	Porto Seguro	Palime	Kpando	Kete-Kratchi	Noepe	Assahun	Atakpame	Sokode	Sansane-Mango
± 1885	7	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
1898	7 (2)	8	1	1	4	3	-	-	-	-	-	-
1901	7 (1)	8	1	1	3	3	1	-	-	2 (1)	-	-
1902	9 (2)	10	1	1	4	3	1	-	-	1	-	-
1903	10 (3)	15 (6)	2	2	5 (1)	2	1	-	-	3 (2)	-	-
1904	9 (3)	19 (7)	1	1	6 (1)	2	1	-	-	1	-	-
1905	8 (2)	18 (6)	-	1	8	?	1	-	-	4 (1)	-	-
1906	7 (1)	13 (2)	-	1	9	2	1	-	-	7	-	-
1907	7 (1)	13 (3)	-	1	10	-	1	-	-	8 (1)	1	1
1908	8 (1)	12 (2)	-	-	11	-	1	6	9	10 (1)	1	1

( ) Anzahl der Niederlassungen nichteuropäischer Firmen

Quellen: Deutsches Kolonialblatt 1898, 1902, 1903, 1904; Jahresbericht 1906, 1907, 1908, 1909; HETZEL 1974

### 2.1. Die erste Phase der kolonialen Erschließung (1884–1904)

Wachsende französische und britische Expansion und Steuern lokaler Häuptlinge veranlaßten die deutschen Handelsfirmen, beim Deutschen Reich um Protektion zu ersuchen, was dazu führte, daß die Deutschen an der Küste Togos ein Schutzgebiet einrichteten. Das Hauptanliegen der deutschen Erschließung war es, Gebiete, durch die die Karawanen des nördlichen Handelsnetzes und der Nord-Süd-Handel zogen, kontrollieren zu können. Der Nord-Süd-Handel wurde immer wichtiger, weil Hausahändler in zunehmendem Maße die ordentlichen Schiffahrtsdienste zwischen der Goldküste und Lagos zu benutzen angingen (HOPKINS 1975, 248). Durch Befriedung, Abschaffung lokaler Durchfuhrzölle und hoher Ausfuhrzölle für die Goldküste versuchte man soviel wie möglich den Handel über deutsches Hoheitsgebiet zu den Küstenorten zu lenken, um dort den Umsatz der Handelsfirmen und die Erträge der Zolleinnahmen zu vergrößern. Die deutsche Penetration fand vor allem in Richtung Salaga und Atakpame statt. Der Handel blieb jedoch in den Händen afrikanischer Händler (BROWN 1974, 208–209). Die europäischen Handelsfirmen hatten ihre Geschäftssitze nach wie vor in den Küstenorten (KNOLL 1978, 124–125). Die Infrastruktur und die Transportmittel blieben ebenfalls die gleichen. So brauchten Träger, die alle eine Last von 25–30 kg trugen, für die Strecke von Lome nach Misahöhe ungefähr 5 Tage (D. K. 1890, 320; 1901, 281). Neben dem Durchfuhrhandel wurden auch immer mehr Produkte, die im Hinterland hergestellt wurden, zur Küste abgeführt. Die Exportproduktion blieb nicht länger auf den Küstenstreifen beschränkt, sondern wuchs auch im Bezirk Misahöhe. Von dort aus wurden die Ölpalmprodukte und der Kautschuk jedoch wegen der schlechten Infrastruktur über den Volta zur Goldküste abgeführt (DARKOH 1967, 116). Weiter als 50 km landeinwärts wurde der Transport durch Träger zur togaischen Küste unrentabel (KNOLL 1978, 141). Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts kam deshalb eine Erneuerung der Infrastruktur in Gang. Im Jahre 1892 (D. K. 1892, 261) waren bereits Straßen um Anecho, Porto Seguro und Bagida gebaut worden, im Zusammenhang mit einem Wachsen des Transports zu diesen Küstenorten. Ein wichtiger Teil des Transports in diesem Gebiet führte aber noch über natürliche Wasserstraßen (vgl. Abb. 2). Die wichtigsten infrastrukturellen Entwicklungen fanden im Hinterland von Lome statt. Die Verbesserung der Karawanenroute nach Kete-Kratchi sollte zu einem Ausbau des Handels aus dem Hinterland zur togaischen Küste führen. Während der Ausbau der Strecke Palime–Kpando durch das unebene Gelände nur langsam vorankam, wurde die Strecke Palime–Lome schnell verbessert. Im Jahre 1894 zeigte sich schon, daß dieser Straßenbau in zunehmendem Maße zu einer Ableitung des Goldküstenhandels nach Lome führte (D. K. 1894, 586). Um die Jahrhundertwende wurde der größte Teil der Produktion aus dem Bezirk Misahöhe nach Lome abtransportiert. Herbergen entlang der Route sollten europäische Händler in den Stand setzen, ihre Niederlassungen im Hinterland zu besuchen (Jahresbericht 1900, 8–9).

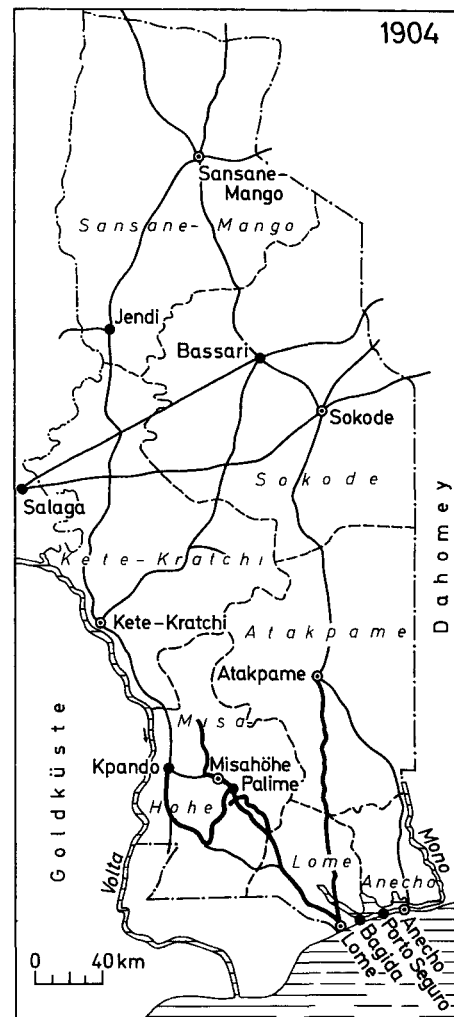


Abb. 2: Togo: Verwaltungseinteilung der deutschen Kolonialzeit und Infrastruktur 1904

Togo: Administrative division in the German colonial era and infrastructure, 1904

Auffällig ist, daß der Ausbau der Verkehrswege den Handel aus dem Hinterland nicht auf den größten Hafen Anecho lenkte. Die infrastrukturelle Entwicklung um Anecho blieb auf unmittelbare Hinterland beschränkt. Die Verbesserung der alten Handelsroute nach Atakpame kam aus Mangel an finanziellen Mitteln nur langsam voran (Jahresbericht 1898, 10) und wurde schließlich nie vollendet. Die großen Gewässer um Anecho (Lagunen usw.) vereinfachten in der präkolonialen Zeit zwar die An- und Abfuhr von Gütern, doch erwiesen sie sich beim Wachsen der Transporte (für die ohnehin immer mehr Wagen verwendet wurden) als Hindernisse, die zu großen Verzögerungen führten und den Bau von teuren Brücken und Dämmen erforderten. Für Lome gab es diese Probleme angesichts der Untiefe der Lagunen kaum (D. K. 1892, 83). Um die Jahrhundertwende entwickelte sich die Infrastruktur auf einmal in hohem Tempo.

Tabelle 3: Exportproduktion und Exportwert in Togo 1883–1912  
Production for export and value of exports, Togo 1883–1912

Jahr	Export in Tonnen							Export in 1000 Mark
	Palmkerne	Palmöl	Kautschuk	Kopra	Baumwolle	Kakao	Mais	
1883	4045	1416	–	–	–	–	–	1349
1893	6802	2959	29	–	–	–	–	3414
1897	2498	294	66	–	–	–	–	771
1902	9443	2973	72	7	15	–	608	4107
1904	5658	939	105	8	108	11	660	3551
1908	5121	1359	147	63	419	83	30205	6893
1912	11639	3337	166	163	551	283	1365	9959

Quellen: Deutsches Kolonialblatt 1903, 1905; Die Deutschen Schutzgebiete 1911, 1914; NEWBURY 1961

Von den Straßen ins Binnenland, vor allem von der Straße Lome–Palime, zweigten sich *feederroads* ab (Abb. 2). Die wichtigsten Straßen wurden überdies auf 5 km verbreitert. Weil der Abtransport der zunehmenden Produktion die Kapazität der Straßen und Träger überforderte, ging man immer mehr dazu über, die Produkte mit zwei- oder vier-rädrigen Handwagen zu befördern, die breitere Straßen, mehr Brücken usw. erforderten (*Jahresbericht* 1902, 50). Außerdem wurden die Haupterschließungslinien von Lome aus verlängert, so daß zwei deutliche Achsen entstanden. Die Straße Lome–Palime–Kete-Kratchi wurde bis nach Jendi und Sansane-Mango ausgebaut (*Jahresbericht* 1907, 68). Um die Baumwollproduktion, die mit Unterstützung des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees (in den Bezirken Misahöhe und Atakpame) zur Entwicklung gebracht wurde, anzuregen, wurde auch eine Straße bis nach Atakpame gebaut (*D.K.* 1904, 567–568; *Jahresbericht* 1906, 61). Diese Straße lief weiter nach Sokode und Sansane-Mango.

Der Straßenbau, der den Transport mit Handwagen ermöglichte, bedeutete eine große Veränderung. Während Träger 25–30 kg transportieren konnten, beförderten die Handwagen 500–1500 kg, wofür 5 bis 20 Mann nötig waren (*D.K.* 1904, 567; CORNEVIN 1959, 190). Außerdem ging der Transport häufig schneller. Die Träger legten die Strecke Lome–Atakpame in 6 Tagen zurück, während die Handwagen über die neue Straße nur 2 Tage brauchten (*Jahresbericht* 1902, 50). Die Transportkosten sanken durch diese Entwicklung beträchtlich: im allgemeinen von 80–90 Pfennig pro Tonne/km auf 55–60 Pfennig (KNOLL 1978, 130).

Für den Bau und die Pflege der Straßen sowie für den Transport brauchte man afrikanische Arbeiter, wofür mittels Zwangsarbeit und Steuerarbeit vorgesorgt wurde. Schon in einer frühen Phase fingen die Dorfbewohner damit an, aus eigener Initiative im Küstenstreifen Straßen zu bauen, um ihre Produkte zweckmäßiger abführen zu können (*D.K.* 1892, 267). Eingliederung in den Weltmarkt war in diesem Gebiet in der präkolonialen Periode zustande gekommen und mußte vom Kolonisator nicht erzwungen werden.

Die Entwicklung der Infrastruktur beeinflusste auch die Stellung der Handelsorte an der Küste. Bereits 1895 stellte

der stellvertretende Landeshauptmann aus Anecho bei einem Besuch in Lome fest, daß der dortige Handel eine große Lebhaftigkeit verzeichne (*D.K.* 1895, 621). Der Sitz der Kolonialbehörde wurde denn auch von Anecho nach Lome verlegt. Angaben zum Handelsumfang über die verschiedenen Küstenorte in dieser Periode sind nicht vorhanden, die Anzahl der Schiffe, die Lome und Anecho anliefen (Tab. 4), und die Niederlassungen von Handelsfirmen in Togo (Tab. 2) lassen jedoch eine grobe Schätzung zu. Bis 1895 wurden nur Schiffe auf der Reede von Anecho registriert; eine unbekannte Anzahl von Schiffen lief Lome, Bagida und Porto Seguro an. Nach einem Anstieg schwankte die Zahl für Anecho um die 160 pro Jahr. Als in Lome zum ersten Male auch Schiffe registriert wurden, kam diese Zahl schon beinahe der von Anecho gleich. Während die Schifffahrt nach Lome zunahm, ging die nach Anecho zurück. Die Verlegung des Sitzes der Kolonialbehörde, vor allen Dingen aber die besseren Verbindungen mit dem Hinterland lagen dieser Tendenz zugrunde. Nichtsdestoweniger gab es nach wie vor Schiffe, die Bagida und Porto Seguro anliefen (*Jahresbericht* 1897, 8). Die Anziehungskraft Lomes wurde noch

Tabelle 4: Anzahl der Handelsschiffe auf der Reede von Anecho und Lome 1889–1912

Number of merchant ships riding at anchor in Anecho and Lome, 1889–1912

Jahr	Anecho	Lome
1889	93	*
1984	158	*
1895/96	140	126
1898	116	119
1900/01	108	135
1905	46	201
1908	*	260
1912	–	258

\* unbekannt

Quellen: Deutsches Kolonialblatt 1890, 1895; *Jahresbericht* 1897–1902, 1909; Die Deutschen Schutzgebiete 1914

größer, als 1904 ein künstlicher Pier, an dem Leichter geladen und entladen werden konnten, erbaut wurde, so daß der Schaden begrenzt blieb, weil man mit der Ladung nicht mehr durch die Brandung am Strande zu landen brauchte (D. K. 1905, 90). Aus der Tab. 2 ist der gleiche Trend zu entnehmen. Um 1900 war die Zahl der Handelsfirmen in Lome und Anecho fast gleich groß, nach 1902 freilich übersteigt Lome Anecho endgültig. Außerdem werden immer mehr Hauptsitze von Handelsfirmen nach Lome verlegt. Bagida und Porto Seguro verlieren relativ immer mehr an Bedeutung. Ferner kann festgestellt werden, daß bereits vor 1900, lange bevor die erste Eisenbahnstrecke im Binnenland gebaut wurde, europäische Handelsfirmen Niederlassungen auf der Achse Lome-Kete-Kratchi gegründet hatten, und zwar in Palime, Kpando und Kete-Kratchi, später auch in Atakpame. Hausahändler hatten ihr Handelsgebiet demgegenüber weiter nach Süden hin ausgedehnt (BROWN 1974). Um 1900 bestand die Bevölkerung Lomes zu 10% aus Hausa (HETZEL 1974, 97). Afrikanische und afro-brasilianische Händler wurden in zunehmendem Maße mit der Konkurrenz europäischer Handelsfirmen konfrontiert, die durch die verbesserte Infrastruktur dazu die Gelegenheit bekamen. Sie wurden außerdem durch Verordnungen der Kolonialbehörde unterstützt, die sie vor den andern bevorzugten (AMENUMEY 1969, 624–634). Nichteuropäische Handelsfirmen waren im Durchschnitt kleiner, und ihre Tätigkeiten wurden dermaßen eingeschränkt, daß ihre Zahl zurückging (vgl. Tab. 2).

## 2.2. Schlußfolgerung zur ersten Phase

An Hand der Entwicklung der Infrastruktur in dieser Periode können wichtige Verschiebungen in der räumlichen Struktur Togos festgestellt werden. Am auffälligsten ist, daß durch eine verbesserte Infrastruktur und einen zunehmenden Nord-Süd-Handel die nördlichen und südlichen Handelsnetze stärker miteinander verknüpft wurden. Diese Integration fand entlang den Linien, die sich bereits in der präkolonialen Zeit entwickelt hatten, statt. Die Akzente wurden jedoch anders gesetzt: Die westliche Nord-Süd-Verbindung gewann an Bedeutung und verlagerte sich überdies vom Volta zur Landstraße nach Lome. Große Gebiete im Binnenland wurden mit dem Küstenstreifen zusammengeschlossen, jedoch stärker mit Lome als mit Anecho. Diese zunehmende räumliche Eingliederung wurde durch den Bau von breiten Hauptstraßen, einem Netz von „Feederroads“ und durch die Umschaltung auf ein neues kostendrückendes Transportmittel, den Handwagen, ermöglicht.

Der von TAAFFE et al. (1963, 501) genannte Prozeß der Hafenkonzentration fand auch in Togo statt. Interessant ist, daß der größte Hafen infolge einiger Umgebungsfaktoren weniger Vorteil davon hatte. Im Gegensatz zu dem Modell von TAAFFE et al. (1963, 15) waren die zwei Haupteinführungslinien von unterschiedlicher Länge und unterschiedlicher Bedeutung. Außerdem erwecken TAAFFE et al. den Eindruck, daß die Transportentwicklung erst mit dem Straßen- und Eisenbahnbau anfängt. Die Entwicklung in

Togo war jedoch komplexerer Natur. Vor dem Eisenbahnbau hatte bereits eine Umwandlung in der Infrastruktur, den Transportmitteln, bei den Transportkosten und dem Umfang der Penetration ins Binnenland stattgefunden.

VAN DER LAAN (1980, 2) zufolge wäre zu erwarten gewesen, daß die *European frontier* sich erst nach dem Eisenbahnbau ins Binnenland hinein verschieben würde. In Togo aber eröffneten europäische Handelsfirmen vor dem Eisenbahnbau schon Niederlassungen im Binnenland, insbesondere als der Handwagentransport möglich wurde. Überdies soll festgestellt werden, daß die frontier eher eine Übergangzone war, angesichts der Tatsache, daß Hausahändler in entgegengesetzter Richtung, nach Lome hin, vorstießen.

## 3.1. Die zweite Phase der kolonialen Erschließung (1905–1914)

Eine neue infrastrukturelle Entwicklung wurde 1905 in Gang gesetzt durch die Eröffnung der Eisenbahnlinie zwischen Lome und Anecho. Diese nur 44 km lange Strecke bildete die erste direkte Verbindung über Land zwischen den zwei Hafentädten. Sie hatte wichtige Folgen für die räumliche Struktur, weil sie den 1904 erbauten Pier in Lome mit dem Hinterland von Anecho verband. Die Reede von Anecho wurde daraufhin geschlossen (*Jahresbericht* 1907, 66). Die Handelsfirmen in Anecho durften für eine Periode von 10 Jahren ihre Güter gratis durch die Eisenbahn befördern lassen (D. K. 1908, 1100). Die Registrierung von Schiffen auf der Reede Lomes hat seitdem aufgehört, für die Jahre 1906 und 1907 sind aber die Ein- und Ausfuhr über Anecho noch bekannt (*Jahresbericht* 1909, 98–99). Die Tab. 1 zeigt für diese Periode einen weiteren Rückgang des Hafens von Anecho und ein erhebliches Wachsen desjenigen von Lome. Nach 1907 trat eine Bestimmung in Kraft, die Lome zum einzigen Landungsplatz in Togo erklärte (D. K. 1909, 301–302). Man darf annehmen, daß gegen Ende der deutschen Kolonialzeit Anecho kein Hafen von einiger Bedeutung mehr war. Bagida und Porto Seguro gingen den gleichen Weg. Im Hinterland von Anecho kam in dieser Periode ein dichtes und qualitativ gutes Straßennetz (d. h. für Handwagen befahrbar) zustande, das den Anschluß an die Eisenbahnlinie bildete (vgl. Abb. 3). Im Küstenstreifen wurde das Straßennetz durch ein System von Wasserstraßen ergänzt, das aufgrund des Baus von Kanälen und das Austiefen von Lagunen für größere Kähne geeignet war (*Jahresbericht* 1909, 24; D. K. 1908, 123; D. S. 1911, 121). Die hohen Weltmarktpreise nebst der Senkung der Transportkosten durch den Bau neuer (Wasser-)Straßen und der Eisenbahn führten zu einem raschen Anstieg der Mais(export)-produktion im Bezirk Anecho. Auch der Produktion des relativ schweren Kopra im Küstenstreifen nützte die Senkung der Transportkosten (KNOLL 1978, 135; Tab. 3).

Die zweite Eisenbahnstrecke wurde zwischen 1905 und 1907 längs der Haupteinführungssachse von Lome bis zum Togogebirge und Volta gebaut. Die Bahnlinie endete im wichtigen Sammelzentrum Palime, 122 km von Lome entfernt; dort, wo das Relief einen weiteren Ausbau sehr kostspielig gemacht hätte. Die Erwartung, daß die Exportpro-

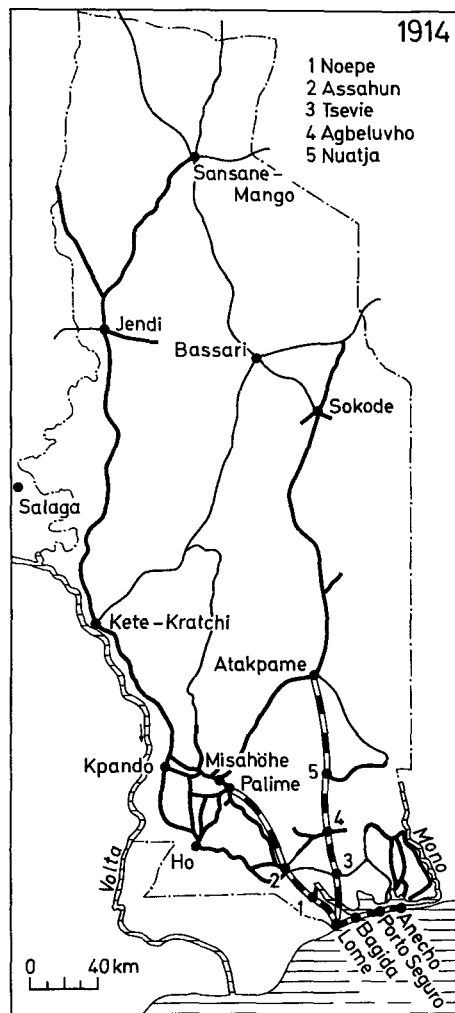


Abb. 3: Togo: Infrastruktur 1914  
Togo: Infrastructure, 1914

duktion infolge der Senkung der Transportkosten durch die neue Eisenbahnstrecke angeregt würde, war der Anlaß zum Bau gewesen. Möglicherweise hat auch eine Rolle gespielt, daß durch den Bau der Bahnlinie Sekondi-Kumasi an der Goldküste im Jahre 1903 die dortigen Handelsfirmen ihr Absatzgebiet im Norden des Landes zu vergrößern wußten, auf Kosten der Handelsfirmen an der Küste Togos (GOULD 1960, 21). Die Reisezeit zwischen Lome und Palime wurde von zwei Tagen (mit Handwagen) auf 6 Stunden (mit der Bahn) verkürzt, die Transportkosten sanken von 55–60 Pfennig auf 30–31 Pfennig pro Tonne/km (D. S. 1914, 384–385; D. K. 1912, 954–955).

Das Straßennetz in diesem Gebiet übernahm allmählich die Funktion eines An- und Abfuhrnetzes der Eisenbahn. Dies kam auch in der Politik der Kolonialbehörde zum Ausdruck, nur diejenigen Teile der Hauptstraße Lome-Palime weiterhin pflegen zu lassen, die nicht parallel zur Bahnlinie

liefen. So beugte man vor, daß die Straße eine mögliche Konkurrenz zur Eisenbahn bilden würde. Parallelstrecken, die als An- und Abfuhrlinien eines Bahnhofes dienen konnten, wurden nach wie vor gepflegt (D. K. 1913, 154). Der Eisenbahnbau führte zur Gründung von Handelsfirmen in Palime, Assahun und Noepe, was auf Kosten der Niederlassungen in Lome ging (vgl. Tab. 2).

Diese Zentren wurden gleichermaßen Knotenpunkte der An- und Abfuhrstraßen zur Bahn. Die Mehrzahl dieser Straßen war für Handwagen befahrbar. So wurde die Straße Assahun-Ho für die Benutzung von Handwagen in Ordnung gebracht, um die Baumwollproduktion in diesem Gebiet anzuregen. Die Transportkosten erreichten durch die Verbesserung ein annehmbares Niveau (D. K. 1906, 11–13). Infolge des Eisenbahn- und Straßenbaus verlagerte sich der Schwerpunkt der kommerziellen Produktion im Bezirk Misahöhe noch mehr vom Volta nach Osten hin. Mehrere Dörfer vernachlässigten dort die Nahrungsproduktion und konzentrierten sich gänzlich auf die Ölpalme (DARKOH 1967, 116). Aus dem Bezirk Misahöhe wurde schon 1907 eine erhöhte Ausfuhr von Baumwolle, Kautschuk und vor allem Palmöl gemeldet (D. K. 1907, 119–121). Auch hier führte die Senkung der Transportkosten zur Ausweitung der Maisproduktion. Mais wurde in erster Linie dazu angebaut, um ihn an die Bahnarbeiter zu verkaufen, doch wurde er immer mehr ein Exportprodukt.

Der Bau der letzten Bahnlinie von Lome nach Atakpame (162 km) begann 1908 und war 1911 so gut wie fertig. Diese Strecke wurde mit der Absicht gebaut, die wichtigen potentiellen Baumwollgebiete im Bezirk Atakpame zu erschließen und die Kontrolle über den Norden zu festigen. Auch hier wurden nach dem Bau dieser Bahnlinie nur noch jene Strecken der Hauptstraße nach Atakpame gepflegt, die als An- und Abfuhrlinien eines Bahnhofes dienen konnten (D. K. 1913, 154): Zentren, von denen An- und Abfuhrstraßen ausgingen, waren Atakpame, Nuatja, Agbeluvho und Tsevie. Mit der Anlage dieser Straßen war schon vor dem Bau der Bahnlinie begonnen worden (Jahresbericht 1908, 20–21; D. S. 1912, 104). Auch die Zunahme der Niederlassungen von Handelsfirmen in Atakpame hatte schon vor dem Bau begonnen (Tab. 2). Diesbezügliche Angaben nach 1908 fehlen.

Der Bau dieser Eisenbahnstrecke verringerte die Transportkosten auf etwa 27 Pfennig pro Tonne/km (D. S. 1914, 384–385). Inwiefern dies die Baumwollproduktion im Bezirk Atakpame beeinflusst hat, ist schwer zu bestimmen, da die Bahnlinie so kurz vor dem Ende der deutschen Kolonisation fertiggestellt wurde.

Während bis dahin der Straßenbau dank der Zwangsarbeit noch größtenteils vom togoischen Kolonialstaat finanziert werden konnte, rief man für die Finanzierung des Piers und der Eisenbahn die Hilfe des Mutterlandes an. Beim Eisenbahnbau wurden für damalige Begriffe riesige Arbeiterzahlen eingesetzt. In den Jahren 1909 und 1910 etwa arbeiten 2500 bis 3000 Arbeiter an der Bahnlinie nach Atakpame (D. S. 1911, 119). Der Einsatz einer derart großen Anzahl von Arbeitskräften aus dem Süden drohte jedoch die kommerzielle Produktion zu untergraben. Außerdem war



seit 1907 die Steuerarbeit auf eine Periode von 12 Tagen begrenzt worden, und sie wurde deshalb vor allem beim Bau lokaler Straßen und Kanäle gebraucht. Aus diesem Grunde wurden für den Eisenbahnbau in zunehmendem Maße Arbeiter aus den Bezirken Sokode und Sansane-Mango eingesetzt. Sie wurden für eine Periode von 6 Monaten als Vertragsarbeiter angestellt. Neben einer wechselnden Anzahl gewöhnlicher Lohnarbeiter arbeiteten somit durchschnittlich 2000 Vertragsarbeiter an der Eisenbahnstrecke nach Atakpame (D.K. 1911, 427–431). Der Nahrungsbedarf – vornehmlich Mais – wurde von mitreisenden Verwandten oder lokalen Produzenten gedeckt, die den Eisenbahnarbeitern Mais verkauften. Die hohe Sterblichkeit unter den Eisenbahnarbeitern und die niedrigen Löhne verursachten die Migration möglicher Eisenbahnarbeiter in die Nachbarstaaten. Diese Migration stieg nach Auffassung mancher Autoren in dieser Zeit beunruhigend stark an (KNOLL 1978, 82–86). Es muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß auch in dieser Periode vor allem in den Bezirken Anecho und Lome die lokale Bevölkerung aus eigener Initiative Straßen, Dämme usw. baute (Jahresbericht 1909, 24; D. S. 1911, 120; 1912, 103).

Das Straßennetz im Norden wies teilweise noch das präkoloniale Muster auf. Die Nord-Süd-Straßen, die an die Bahnlinien anschlossen, wurden jedoch verbessert. Letzteres wurde mit der Absicht getan, eine bessere Kontrolle dieses Gebietes vom Süden aus zu erreichen, den Karawanenhandel nach Süden hin lenken zu können, die Kautschukproduktion aus Nordmisahöhe und Kete-Kratchi abführen sowie vielversprechende Baumwollproduktionsgebiete u. a. im Bezirk Sokode erschließen zu können. Die Errichtung von Handelsfirmen 1907 in Sokode und Sansane-Mango weist auf die fortschreitende europäische Erschließung des Nordens hin. Von Kautschuk und Baumwolle abgesehen war die Produktion im Norden ansonsten noch kaum dem Einfluß kolonialer Penetration ausgesetzt. Von Ende 1907 bis 1912 wurden die Bezirke Sokode und Sansane-Mango vom Kolonialstaat zum verbotenen Gebiet erklärt, im Straßenbau fuhr man jedoch einfach fort (D. K. 1908, 54; D. S. 1914, 104). CORNEVIN (1959, 173, 197–199) macht klar, daß der Abschluß des Nordens namentlich gegen das Vordringen der Mission in diesem großenteils islamischen Gebiet gerichtet war. Die Kolonialbehörde erwartete davon soziale Unruhen.

Am Ende der deutschen Kolonialzeit erschien im Bezirk Misahöhe eine neue Transporttechnologie. Zwischen Palime, Ho und Kpando wurden von 1912 an die Straßen verstärkt, damit Lastwagentransport möglich wurde. Im Jahre 1914 unterhielt eine Privatgesellschaft schon mit 4 LKWs eine regelmäßige Verbindung zwischen den drei Orten. Die Ladekapazität – 4 Tonnen – der LKWs bedeutete mindestens eine Verdopplung im Vergleich zu der der Handwagen (D. K. 1914, 461). Es ist nicht verwunderlich, daß diese Entwicklung sich gerade im Bezirk Misahöhe ereignete. Die dortige kommerzielle Produktion zusammen mit den Relieffhindernissen, die eine Verlängerung der Bahnlinie zu kostspielig machten, ließen den Lastwagentransport interessant werden.

### 3.2. Schlussfolgerung zur zweiten Phase

Die letzte Periode der deutschen Kolonisation Togos wurde durch eine Neuentwicklung der Infrastruktur und des Transports geprägt: die Eisenbahn. Das Straßennetz erfuhr dadurch teilweise eine Funktionsänderung, weil die Funktion als primäre Transportlinie von der Eisenbahn übernommen wurde. Straßen dienten danach als An- und Abfuhrlinien der Eisenbahnstrecken. Handwagen und Träger, im Küstenstreifen auch Boote, wurden für den Transport von und zur Bahnlinie verwendet.

Eine identische Entwicklung stellt GOULD (1960, 43) für die Goldküste fest. Der Auffassung VAN DER LAANS (1980, 10–11) entsprechend fing der Lastwagentransport als ein zusätzlicher Transport zur Güterbeförderung der Eisenbahn an. Es gab ihn nur in beschränktem Maße. Trotzdem bedeutete dies in Togo eine wesentliche Verlängerung der Erschließungslinien, die wegen des Reliefs nicht durch die Eisenbahn verwirklicht werden konnte.

Der Eisenbahnbau bedeutete eine Beschleunigung und Vergrößerung der Transportkapazität auf den bereits exi-

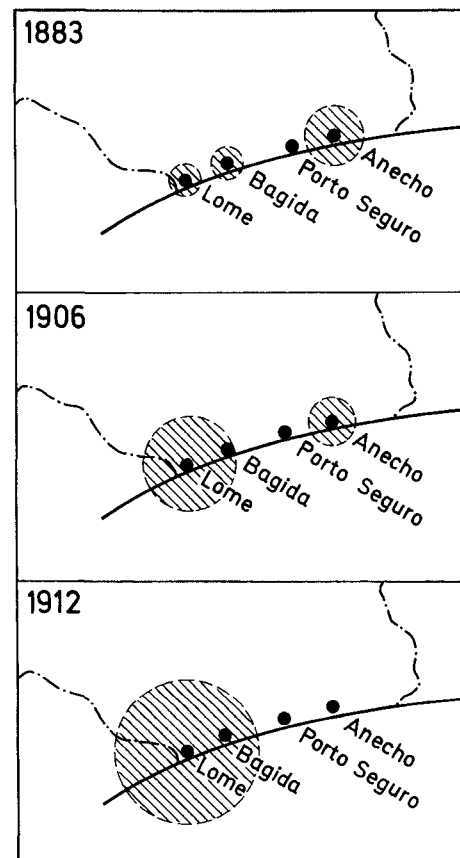


Abb. 4: Togo: Hafenkonzentration – Gesamte Ein- und Ausfuhr der Häfen Togos

Togo: Port concentration – Total imports and exports of the ports of Togo

stierenden Penetrationsachsen von Lome aus. Durch die Verbesserung der Nord-Süd-Straßen mit Bahnanschluß wurde die Integration des Nordens in den Süden auf Kosten der präkolonialen Ost-West-Eingliederung verstärkt. Diese Eingliederung war auf der Ebene der Exportproduktion jedoch beschränkt, wie dies auch in der geringen Entwicklung lokaler An- und Abfuhrstraßen und in der beschränkten Gründung von Handelsfirmen zum Ausdruck kommt.

Die räumliche Eingliederung des Südens war sowohl intern als auch extern (mit dem Exportmarkt) viel stärker. Sowohl die Qualität des Transports wie die Entwicklung des Verkehrsnetzes waren weiter fortgeschritten. Gegen Ende der deutschen Kolonisation waren die Bezirke Anecho, Lome und Misahöhe am besten erschlossen.

Die Entwicklung lokaler An- und Abfuhrstraßen (*feeder-roads*) von den Zentren entlang den Haupterschließungsachsen aus, wo sich dank dem Eisenbahnbau noch mehr Handelsfirmen niedergelassen hatten, war in dieser Periode weitergegangen. Wie TAAFFE et al. (1963, 505) erwarten, waren dadurch, daß *feederroads* von den verschiedenen Erschließungsachsen aus aneinander Anschluß hatten, laterale Verbindungen zwischen den Erschließungsachsen entstanden. Auch zwischen den Hauptzentren an der Küste, Lome und Anecho, kam eine Verbindung zustande. Es war in diesem Fall jedoch nicht von lokalen An- und Abfuhrstraßen, die aneinander anschlossen, die Rede. Diese laterale Verbindung hoher Qualität beschleunigte den bereits früher begonnenen Prozeß der Hafenkonzentration. Anecho, einst der wichtigste Hafen an der Küste Togos, war dadurch am Ende der deutschen Kolonialzeit als selbständiges Penetrationszentrum eingegangen und zu einem Sammelzentrum im Hinterland von Lome degradiert worden.

#### 4. *Schlußbemerkungen*

Die Periode, die in diesem Artikel im Mittelpunkt steht, umfaßt nur die ersten zwei der vier Phasen der räumlichen Entwicklung, die SLATER unterschieden hat: die präkoloniale Phase und die Phase der kolonialen Erschließung.

Die Entwicklung der Infrastruktur in Togo war mit einer Vergrößerung der Exportproduktionsgebiete und einer zunehmenden Marktintegration der Bevölkerung verbunden. Die Infrastrukturentwicklung trug zum Ausbau oder Rückgang der alten Zentren und zur Entstehung neuer bei. Die Entwicklung der kolonialen räumlichen Struktur folgte in erster Linie den Hauptlinien der präkolonialen räumlichen Struktur. Nach einiger Zeit kam allmählich eine Umstrukturierung in Gang. Es ist deutlich geworden, daß die modernen Transportmittel die kolonial-räumliche Umstrukturierung nicht veranlaßt, wohl aber beschleunigt haben.

Daß die Entwicklungen, die TAAFFE et al. (1963) in ihrem Modell beschreiben, zum Teil auch für Togo zutreffen, braucht kein Befremden zu erregen. Sowohl Ghana wie Nigeria, auf welche beiden Staaten TAAFFE et al. ihr Modell gründen, kannten genau so wie Togo eine frühe Entwicklung als *économie de traite*. Weil es um große Zahlen von Kleinbauern ging, die gänzlich oder teilweise für den Exportmarkt produzierten, war ein gutes Netzwerk von An- und

Abfuhrlinien unentbehrlich. Wenn HOFMEIER (1973, 86–88) glaubt, daß die Entwicklung des Transports in Tanzania Übereinstimmungen mit dem Modell von TAAFFE et al. aufweise, dann könnte dies vielleicht auf gleiche Weise erklärt werden. Im allgemeinen wird eine Eingliederung in den Weltmarkt über Bergbau und isolierte Plantagenwirtschaft zu einer beschränkteren Infrastrukturentwicklung geführt haben. Es scheint mir daher angebracht, die hier geschilderte Infrastrukturentwicklung in Togo wie auch die in Ghana und Nigeria nicht zu verallgemeinern und nicht auf Gebiete auszudehnen, die keine Eingliederung in den Weltmarkt als *économie de traite* erlebt haben.

#### *Literatur*

- AMENUMEY, D.: German Administration in Southern Togo. *Journal of African History* X, 4, 1969, S. 623–639.
- AMIN, S.: Underdevelopment and Dependence in Black-Africa – Origins and Contemporary Forms. *Journal of Modern African Studies* 10, 4, 1972, S. 503–24.
- : Neo Colonialism in West Africa. Harmondsworth 1973.
- ANTHEAUME, B.: La palmerie du Mono: approche géographique. *Cahiers d'Etudes Africaines* 12, 47, 1972, S. 458–485.
- ARRIN, K.: West African Traders in Ghana in the Nineteenth and Twentieth Centuries. London 1979.
- BOOTH, J.: Wirtschaftliches über Togo. Berlin 1912.
- BROWN, D.: Anglo-German rivalry and Krepi politics 1886–1894. *Transactions of the historical society of Ghana* XV, 2, 1974, S. 201–216.
- CALVERT, A.: Togoland. London 1918.
- CORNEVIN, R.: Histoire du Togo. Paris 1959.
- DARROH, M.: Togoland under the Germans: Thirty Years of Economic Development, Part I. *Nigerian Geographical Journal* 10, 2, 1967, S. 107–122.
- : Togoland under the Germans, Part II. *Nigerian Geographical Journal* 11, 2, 1968, S. 153–168.
- DECALO, S.: Historical dictionary of Togo. Andover 1976.
- Die Deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1909/10–1910/11–1912/13*. Amtliche Jahresberichte. Berlin 1911–1913–1914. (= D. S.)
- Deutscher Kolonial Atlas*. Gotha 1897.
- Deutsches Kolonialblatt*. Berlin 1890–1915. (= D. K.)
- GOULD, P.: The Development of the Transportation Pattern in Ghana. Evanston 1960.
- HAGGETT, P.: Locational Analysis in Human Geography. London 1965.
- HETZEL, W.: Handel in Togo und Dahomey. Köln 1974.
- HOFMEIER, R.: Transport and Economic Development in Tanzania. München 1973.
- HOPKINS, A.: Economic History of West Africa. London 1975.
- Jahresbericht über die Entwicklung des Schutzgebietes Togo im Jahre 1893/1894–1900/01, 1895–1902*. – *Jahresbericht über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1904/05–1907/08*. Berlin 1906–1909.
- KNOLL, A.: Togo under Imperial Germany 1884–1914. A case study in colonial rule. Stanford 1978.
- KUCZYNSKI, R.: Cameroons and Togoland. A demographic study. London 1939.
- LAAN, H. VAN DER: Modern Inland Transport and the European Trading Firms in Colonial West Africa. Working Papers African Studies Centre, 1. Leiden 1980.

MEILLASSOUX, C. (ed.): L'évolution du commerce africain depuis le XIXe siècle en Afrique de l'Ouest. London 1971.  
 METZGER, O.: Unsere alte Kolonie Togo. Neudamm 1941.  
 NEWBURY, C.: The Western Slave Coast and its Rulers. London 1961.  
 - : Prices and profitability in early nineteenth-century West African trade. In: C. MEILLASSOUX (ed.), 1971, S. 91-106.  
 SLATER, D.: Colonialism and the Spatial Structure of Underdevel-

opment-Outlines of an Alternative Approach, with Special Reference to Tanzania. Progress in Planning 4, 2, 1975, S. 137-162.  
 TAAFFE, J., R. MORRILL, P. GOULD: Transport expansion in underdeveloped countries: a comparative analysis. Geographical Review 53, 1963, S. 501-529.  
 WILKS, I.: Asante policy towards Hausa trade in the nineteenth century. In: C. MEILLASSOUX (ed.), 1971, S. 124-141.

## ENDOGENER TOURISMUS ALS GRADMESSE DER INDUSTRIALISIERUNGSPROZESSES IN INDUSTRIE- UND ENTWICKLUNGSLÄNDERN

Mit 2 Abbildungen und 5 Tabellen

ULRICH SCHLENKE und REINHARD STEWIG

*Summary:* Endogenous tourism as a measure of the degree of industrialization in industrial and developing countries

The paper deals with endogenous tourism, that is tourism evolving and developing together with the evolution of industrial society in industrializing countries. It is also made plausible that the process of industrialization is effective in both industrialized and developing countries, their distinctions being not a matter of principle, but of grade. Endogenous tourism, with its qualities changing in the course of industrialization, is a qualitative measure of the stage of evolution in both industrialized and developing countries and as such permits comparisons. Endogenous tourism is conceived neither as an indicator nor as an index, but as a miniature model of the formation of industrial society: it reflects this society's system character. Several countries at different stages of development (England, Afghanistan, Tunisia, Turkey, Ireland) are picked out to illustrate the position of endogenous tourism as a reflection of these societies' social structure. Table 5 enlarges this point on a number of other countries.

Das Thema Tourismus ist von zahlreichen Wissenschaftlern unterschiedlicher Disziplinen unter verschiedenen Gesichtspunkten behandelt worden. Soweit es sich dabei um Tourismus im Zusammenhang mit Entwicklungsländern handelte, stand der aus den Industrieländern in die Entwicklungsländer hineingetragene (exogene) Tourismus im Vordergrund des Interesses. Im Gegensatz dazu soll hier ein Konzept vorgestellt und begründet werden, das die Beziehungen zwischen (endogenem) Tourismus und Industriegesellschaft im Verlauf der Entstehung und Entwicklung der Industriegesellschaft in Industrie- und Entwicklungsländern zum Gegenstand hat.

### *Der weltweite Industrialisierungsprozeß*

Unter Industrialisierungsprozeß wird hier nicht die Herausbildung und Ausbreitung des industriell-sekundären Sektors der modernen Wirtschaft (L. SCHÄTZL 1973) verstanden, sondern die Entfaltung der Industriegesellschaft im Sinne

der BOBEKschen, vorläufig letzten Stufe der Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung der Menschheit (H. BOBEK 1959). Es handelt sich um das komplizierte und komplexe Zusammenspiel einer Fülle von auch naturräumlichen, vor allem aber gesellschaftlichen, tradierten und kontemporären Sachverhalten (R. STEWIG 1974, 1976, 1977a, 1977b, 1982, 1983; R. STEWIG u. a. 1980). Wesentliche Merkmale dieses Phänomens sind die folgenden:

- Aufkommen einer neuen, zunehmend rationalisierten Produktionsweise,
- Zunahme der wirtschaftlichen Aktivitäten, verbunden mit zunehmender Arbeitsteilung und Spezialisierung,
- Verlagerung der wirtschaftlichen Aktivitäten vom primären Sektor zum sekundären und - im fortgeschrittenen Industrialisierungsprozeß - zum tertiären Sektor,
- bedeutende Bevölkerungszunahme zu Beginn des Industrialisierungsprozesses,
- Entstehung eines institutionalisierten Ausbildungswezens, das die Voraussetzung für vertikale Mobilität in der Industriegesellschaft ist,
- Aufhebung der dichotomischen Sozialstruktur der präindustriellen Gesellschaft und Ausbildung einer umfassenden, in sich differenzierten Mittelschicht im fortgeschrittenen Verlauf des Industrialisierungsprozesses,
- räumliche Umverteilung der Bevölkerung durch Migration vom ländlichen Raum in die Stadt und Verstärkung,
- klare Trennung von Arbeits- und Freizeit, Zunahme der Freizeit und Institutionalisierung der Freizeit in der Industriegesellschaft.

Daß sich die Industriegesellschaft in den Industrieländern herausgebildet hat, versteht sich von selbst. Die Übertragbarkeit und Anwendung des Konzeptes vom Industrialismus (C. KERR u. a. 1960) auf die Entwicklungsländer wirft zunächst Fragen auf, wird doch die Relation der industriegesellschaftlich geprägten Länder zu den Entwicklungsländern als Gegensatz, als Nord-Süd-Konflikt, aufgefaßt und darge-

Tabelle 1: Durchschnittliche jährliche Bevölkerungszunahme in Entwicklungsländern und in der Welt (in %)

Mean annual population increase in developing countries and in the world (in %)

	Entwicklungsländer	Welt
1900–20	0,5	0,6
1920–30	1,0	1,1
1930–40	1,1	1,0
1940–50	1,2	0,9
1950–60	2,1	1,8
1960–70	2,4	2,0

Quelle: P. BAIROCH 1975, S. 6

stellt (M. BOHNET 1971). Dennoch läßt sich – bei einigen Variablen sogar quantitativ – belegen, daß der so plausible Unterschied zwischen Industrie- und Entwicklungsländern kein prinzipieller, sondern nur ein gradueller ist. Auch in den Entwicklungsländern hat der Industrialisierungsprozeß Fuß gefaßt, wenn auch in sehr unterschiedlichem Ausmaß; einige Entwicklungsländer, die der „Vierten Welt“, stehen der präindustriellen Gesellschaft noch recht nahe.

Die Tabellen lassen für eine Reihe wichtiger Teilerscheinungen des Industrialisierungsprozesses – die demographische Entwicklung, die Entwicklung der Wirtschaftssektoren, die ökonomische Entwicklung und die siedlungsstrukturelle Entwicklung – erkennen, daß zwar Unterschiede (zum jeweiligen Zeitpunkt) zwischen Industrie- und Entwicklungsländern bestehen, sie belegen aber auch deutlich, daß in den Entwicklungsländern eine Evolution eingesetzt hat, die in jene Richtung verläuft, wie sie sich in den Industrieländern bereits etabliert hat. Auch andere – wegen Schwierigkeiten der Erfassung und Quantifizierung – hier nicht berücksichtigte Teilerscheinungen des Industrialisierungsprozesses bekräftigen diese Auffassung. Damit ist eine Vergleichbarkeit von Industrie- und Entwicklungsländern unter dem Gesichtspunkt der Herausbildung der Industriegesellschaft grundsätzlich gegeben.

Im Sinne von W. W. ROSTOW (1971) läßt sich der phasenhafte Ablauf des Industrialisierungsprozesses in Industrie- und Entwicklungsländern wie folgt gliedern:

Tabelle 2: Anteile der im primären, sekundären und tertiären Sektor Beschäftigten in Entwicklungsländern (in %)

Share of employees in the primary, secondary and tertiary sectors in the developing countries (in %)

	1900	1920	1930	1950	1960	1970
primärer Sektor	77,9	77,6	76,6	73,3	70,7	66,0
sekundärer Sektor	9,8	9,9	10,0	10,0	11,5	13,0
tertiärer Sektor	12,3	12,5	13,4	16,7	17,8	21,0

Quelle: P. BAIROCH 1975, S. 160

Tabelle 3: Zunahme des Bruttosozialproduktes pro Kopf der Bevölkerung in Entwicklungs- und Industrieländern (in US-Dollar von 1970)

Increase of gross domestic product per head of population in the developing and industrial countries (in U. S. \$ in 1970)

	Entwicklungsländer	Industrieländer
1900	110	640
1913	120	775
1929	130	930
1952/54	150	1360
1960	170	1780
1970	210	2610

Quelle: P. BAIROCH 1975, S. 191

- stage of traditional society,
- stage of preconditions for take-off,
- stage of take-off,
- stage of drive to maturity,
- stage of high mass-consumption.

Die Entwicklungsländer unterscheiden sich demnach von den Industrieländern dadurch, daß sie noch nicht alle Phasen der Herausbildung der Industriegesellschaft durchlaufen haben.

Eine solche Gliederung führt, wenn man sie differenziert auf einzelne Länder anwenden will, auf der methodologischen Ebene zum Problem der Messung des Entwicklungsstandes. Sehr unterschiedliche Ansätze liegen dazu vor. Einerseits gibt es die Methode, nur einen Teilsachverhalt als Indikator des Entwicklungsstandes eines Landes zu benutzen, also z. B. nur das Bruttosozialprodukt oder nur die

Tabelle 4: Anteile und mittlere jährliche Zuwachsraten der städtischen Bevölkerung\* in Entwicklungsländern und in Europa (in %)

Shares and mean annual rates of increase of the urban population of the developing countries and in Europe (in %)

	Anteile der städtischen Bevölkerung		Wachstum der städtischen Bevölkerung	
	Entwicklungsländer	Europa	Entwicklungsländer	Europa
1900	–	31,0	–	1,7
1920	6,7	34,7	–	0,6
1930	7,8	37,2	1,6	0,7
1940	9,7	39,5	2,2	0,6
1950	12,9	40,7	2,9	0,3
1960	16,7	44,2	2,6	0,8
1970	21,0	47,1	2,2	0,6

\*) Städtische Bevölkerung = Bevölkerung in Siedlungen mit mehr als 20 000 Einwohnern

Quelle: P. BAIROCH 1975, S. 147