

**RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN EEN  
KOLONIALE CONTEXT: EEN CASE-STUDY  
VAN DE DUITSE KOLONISATIE VAN TOGO**

door

**LEO DE HAAN**

**SOCIAAL-GEOGRAFISCH INSTITUUT  
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM**

## 1. Inleiding

De Westafrikaanse staat Togo beslaat ongeveer 2/3 deel van het grondgebied van Togoland, dat vanaf 1884 tot aan de Eerste Wereldoorlog door Duitsland werd gekoloniseerd. Deze kolonie Togoland wordt door Amin (1972, p. 521) als een van de eerste gebieden in West-Afrika beschouwd waar de door hem getypeerde 'économie de traite' volledig tot ontwikkeling kwam.

Na de Eerste Wereldoorlog werd de Duitse kolonie in twee mandaatgebieden opgesplitst tussen Groot-Brittannië en Frankrijk. Groot-Brittannië voegde haar deel bij de Goudkustkolonie, Frankrijk bleef het gebied als een min of meer zelfstandige eenheid besturen. Ondanks het streven na de Tweede Wereldoorlog van bepaalde lokale groepen naar een hernieuwde politieke eenheid (zie Coleman 1956) bleef de deling bestaan. Het Britse mandaatgebied werd samen met de Goudkust in 1957 als Ghana onafhankelijk en het Franse mandaatgebied in 1960 als Togo.

Als onderdeel van een onderzoek waarin de gevolgen voor de ruimtelijke structuur van deze verschillende koloniale en postkoloniale ontwikkelingen centraal staan, zal in dit paper worden nagegaan op welke wijze de koloniaal-ruimtelijke structuur in de Duitse periode tot stand is gekomen. De indruk bestaat dat de ontwikkelingen in deze periode de ruimtelijke structuur van Togo tot na de Tweede Wereldoorlog hebben bepaald (Amin 1973, pp. 99 en 101). De aandacht zal met name zijn gericht op een belangrijk structurerend element hierin, namelijk de ontwikkeling van de infrastructuur. Daarbij zal worden nagegaan in hoeverre bestaande concepten van transportontwikkeling in (West-) Afrika de Togolese ontwikkelingen kunnen helpen verklaren.

Deze paper is te bestellen bij het Sociaal-Geografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam, Jodenbreestraat 23, 1011 NH Amsterdam, tel. 020-5254063.  
Prijs: f 3,50.

**Uitgave en technische verzorging:**  
N. Passchier en A. van Onna.

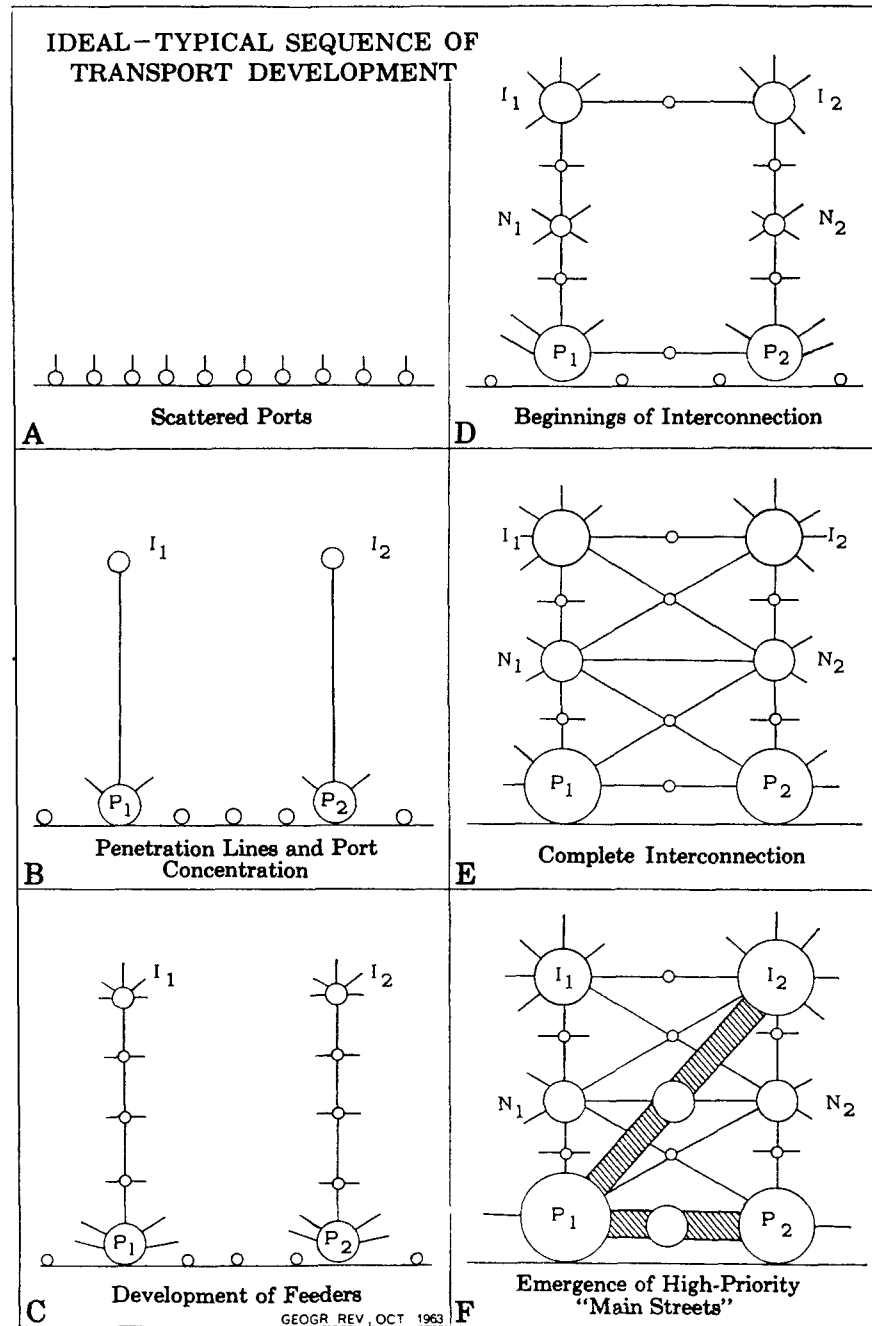
© Sociaal-Geografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam, maart 1983.

In een model van transportontwikkeling in onderontwikkelde landen, met name gericht op Ghana en Nigeria, presenteren Taaffe, Morrill en Gould (1963) een ideaal-typische opeenvolging van fasen (zie Figuur 1).

Uitgangspunt (fase 1) is een situatie van gelijkwaardige handelsplaatsen aan de kust met korte, even lange penetratielijnen zonder dwarsverbindingen in een verder ongedifferentieerd achterland. In de tweede fase dringen enkele penetratielijnen dieper het achterland in. Dit gaat gepaard met een groei van de havenplaatsen en het ontstaan van centra in het achterland. In de derde fase ontwikkelen zich 'feeder roads' (lokale aan- en afvoerwegen) vanuit de centra aan de penetratielijnen. Hierdoor wordt het achterland van kleinere havenplaatsen geïnfiltrerd, zodat groei van de grote havens plaatsvindt ten koste van de kleinere. In de vierde fase zijn de centra aan de penetratielijnen verder gegroeid en komen de eerste dwarsverbindingen tussen de penetratielijnen tot stand. In de vijfde fase worden deze dwarsverbindingen uitgebreid. Fase zes is het begin van een herhaling van het concentratieproces op een hoger niveau: er ontstaan 'high-priority linkages' tussen de grootste centra.

Taaffe c.s. menen verder dat op een bepaald moment verschillende delen van het totale transportpatroon van een land in verschillende fasen van ontwikkeling kunnen verkeren (Taaffe c.s. 1963, p. 505).

Ramaer stelt dat dit model nog weinig getoetst is, maar dat het niettemin toepasbaar is op de ontwikkeling van het spoorwegennetwerk in Oost-Afrika mits aangevuld met een fase van disintegratie (Ramaer 1978, pp. 82, 93). Echter, vooraf aan de door hem naar aanleiding van Haggett gestelde vraag in hoeverre het model buiten West-Afrika toepasbaar is - alleen Hofmeier (1973, p. 86) meent dat de ontwikkeling van het transport in Tanzania ermee overeenkomt - gaat de vraag of



het model naast Ghana en Nigeria ook op andere Westafrikaanse gebieden toepasbaar is. Anders geformuleerd: in hoeverre het kan worden opgevat als een model van transportontwikkeling in een 'économie de traite', door Amin (1972, p. 520) aangeduid als een systeem dat de produktie van tropische gewassen voor export op grote schaal mogelijk maakte tegen lage arbeidskosten.

Taaffe c.s. baseren hun model deels op een uitgebreide studie van Gould over het transport in Ghana. Ook deze onderscheidt in een descriptief model verschillende fasen in de transportontwikkeling (Gould 1960, p. 159). Eerst komt een verbinding tot stand tussen produktiegebieden en de (wereld)markt, gepaard gaande met een groei van de interne handel. Vervolgens vindt een uitbreiding plaats van het weggennet als 'feeder road-netwerk' van de spoorlijnen met daaraan gerelateerd een groei van de exportproduktie. Daarna volgen de introductie van het autotransport, een toename van de spoor-weg concurrentie en tenslotte het herstel van de weg als primaire transportfaciliteit.

In een interessant paper over de moderne transportontwikkeling in West-Afrika en de Europese handelsfirma's stelt v.d. Laan (1980) vast dat de locatie van Europese 'buying stations' (handelsposten of factorijen) nauw samenhangt met de aanwezigheid ter plaatse van Europees transport, waardoor de 'produce evacuation' onafhankelijk van Afrikaanse transporteurs kon geschieden. De 'buying stations' markeerden de 'European frontier' die zowel een handels- als een transport-frontier was en die de grens vormde van een 'Outer Zone' van Afrikaans transport en een 'Inner Zone' van Europees transport (v.d. Laan 1980, p. 2).

Het grootste deel van de 19e eeuw lag deze frontier aan de kust, maar met de ontwikkeling van modern transport schoof ze steeds verder naar het binnenland op. Deze penetratie

werd ingeluid door een modernisering van het riviertransport. Na 1900 volgde de aanleg van spoorlijnen, die min of meer loodrecht op de kust stonden en gebieden penetreerden waar voordien uitsluitend Afrikaans transport geschiedde met dragers en lastdieren. De spoorwegaanleg vond plaats vanuit natuurlijke havens of goedkoop aan te leggen kunstmatige havens. Vanwege hun superieure communicatie werden deze havens al snel hoofdstad van de kolonie (v.d. Laan 1980, pp. 8-9). Na 1920 werden vrachtautotransport en wegenaanleg steeds belangrijker. Begonnen als 'feeder roads' van de spoorlijnen ontstonden steeds meer verbindingswegen tussen de spoorlijnen en ontstonden zelfs hoofdwegen. Tegelijkertijd verloren de Europese handelsfirma's hun monopoliepositie in het opkopen van gewassen steeds meer aan niet-Europese 'intermediaries' die gebruik maakten van het flexibele en concurrerende wegtransport. Als gevolg daarvan vond na 1950 een terugtrekking plaats van de 'European frontier' (v.d. Laan 1980, pp. 24, 26).

Zonder het moderne transport overigens te definiëren omschrijft v.d. Laan (1980, p. 1) het als "permitting long-haul trade in bulky produce". Het is duidelijk dat hiermee transport met grote (stoom)boten, treinen en vrachtauto's wordt bedoeld. Ook Taaffe c.s. (1963) definiëren niet wat onder transportontwikkeling verstaan moet worden, maar laten zich in hun analyse voornamelijk leiden door patronen van spoorwegen en wegen, evenals Gould (1960) die daarnaast goederenstromen in zijn onderzoek betreft.

Slater (1975) slaagt er beter dan bovengenoemde auteurs in om de infrastructuur- en transportontwikkeling in een breder ruimtelijk perspectief te plaatsen. In de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur binnen een bepaald koloniaal gedefinieerd (Afrikaans) territorium onderscheidt hij vier stadia (pp. 140-141).

De prekoloniale ruimtelijke structuur (1) werd meestal gekenmerkt door een weliswaar niet al te sterke maar niettemin aanwezige samenhang en interdependentie van gebieden via lokale, regionale of zelfs lange-afstand handelsnetwerken. Hierdoor waren soms urbane centra ontstaan die fungeerden als interne collectie- en distributiepunten en als intermediair met externe economieën. De corresponderende infrastructuur bestond uit karavaanroutes. Tijdens de koloniale penetratie (2) werd in overwegend prekapitalistische gebieden een kapitalistische produktiewijze geïntroduceerd in de vorm van mijnen en plantages. Elders vond de kapitalistische dominantie plaats in de circulatiesfeer door Europese handelsfirma's. De oprichting van een koloniaal staatsapparaat moest de reproductie van het geheel garanderen. De penetratie vond ruimtelijk ongelijkmatig plaats en hield nauw verband met de aanleg van spoorwegen. Nieuwe urbane centra die ontstonden waren havens, koloniale hoofdsteden, centra voor onttrekking van agrarische en minerale surplussen en strategische centra ten behoeve van de koloniale veiligheid. Het derde stadium, de koloniale organisatie, werd gekenmerkt door een ruimtelijke uitbreiding van de economische activiteiten samenvallend met een uitbreiding van de infrastructuur waarin wegen steeds belangrijker werden. Verder ontwikkelde zich, hoewel soms beperkt, een urbane hiërarchie met de hoofdstad als de grootste concentratie van industriële, commerciële en transportactiviteiten. In het vierde stadium, de neokoloniale concentratie, werd de positie van de hoofdstad door toenemende industriële en commerciële activiteiten nog versterkt. Ondanks herstructureringspogingen bleef de ruimtelijke structuur gefragmenteerd en extern georiënteerd (Slater 1975, pp. 141-146).

Op basis van dit algemene historische schema stelt Slater (1975, p. 146) voor de ruimtelijke structuur van een bepaald

territorium te onderzoeken door te kijken naar de sociaal-economische functies van bepaalde regio's, inclusief de ontwikkeling van urbane centra, de ruimtelijke organisatie van transport en communicatie tussen deze regio's, en bij de onderlinge relaties speciale aandacht te schenken aan de arbeidsmigratie.

Dit paper beperkt zich echter, evenals de andere auteurs dat doen, tot het transport of nauwkeurig gesteld, tot de infrastructuur als de ruimtelijke neerslag van de faciliteiten via welke het transport plaatsvindt. Daarbij zullen echter de andere hierboven door Slater genoemde ruimtelijk structurerende elementen niet uit het oog verloren worden.

## 2. De prekoloniale periode (tot 1884).

Terwijl Taaffe c.s. geen aandacht schenken aan de prekoloniale periode en in feite uitgaan van een ongedifferentieerd achterland en Van der Laan zijn studie begint wanneer de 'European frontier' naar het binnenland verschuift, nemen we met Slater aan dat een overzicht van de ruimtelijke structuur aan de vooravond van de Duitse kolonisatie, een beter inzicht zal geven in de koloniaal-ruimtelijke ontwikkelingen.

Het gebied waar de Duitse kolonisatie zou plaatsvinden lag ruwweg tussen het Ashanti-rijk in het oosten en het Dahomey-rijk in het westen en werd van zuidoost naar noordwest doorsneden door het Togogebergte. Relatief hoge bevolkingsdichtheden konden worden aangetroffen in de savannengordel van het Noorden en in het Zuiden bij de kust. Het midden was als gevolg van de slavenjachten van zowel Ashanti als Dahomey nog dunner bevolkt dan tegenwoordig, behoudens enkele concentraties van vluchtvolken in het bergland (Cornevin 1959, p. 106; Hetzel 1974, pp. 24-26).

Het hele gebied kenmerkte zich door een agrarische productie op roterende akkers rond meestal permanente dorpen die primair was gericht op lokale behoeften en geroganiseerd was op dorpsniveau (Calvert 1918, pp. 58-59). Terwijl in het Zuiden nauwelijks sprake was van organisatorische eenheden groter dan een dorpssamenleving waren in het Noorden de dorpssamenlevingen op hun beurt georganiseerd in twee Islamitische vorstendommen met respectievelijk Sansane-Mango en Sokode als hoofdcentra (Cornevin 1959, p. 117). Het Zuiden en het Noorden maakten deel uit van twee verschillende handelsnetwerken elk met hun eigen invloed op productie en infrastructuur. De relaties tussen deze netwerken waren in het onderzoeksgebied beperkt.

#### Het Noorden

De gebieden in het Noorden namen deel aan een van de lange-afstand handelsnetwerken van de Soedangordel. Tussen ecologische complementaire zones in West-Afrika bestond al eeuwen een uitwisseling van produkten. Zout uit de Sahara en veeteeltprodukten uit de steppen werden zuidwaarts verhandeld tegen slaven, ivoor, kolanoten en ijzerwaren uit de bosgebieden. Vis en zout van de kust vonden weer hun weg naar het Noorden.

Met de handelspenetratie uit het Noorden ging een penetratie van de Islam gepaard, hetgeen bijvoorbeeld resulteerde in het ontstaan van de vorstendommen rond Sansane-Mango en Sokode (Hopkins 1975, pp. 58-60). Transportmiddelen verschilden per ecologische zone. Waar mogelijk werd van (goedkoop) watertransport gebruik gemaakt. In de woestijn werden kamelen gebruikt, ezels waren meer geschikt in de savannen en in de bossen werden vanwege de slaapziekte meestal dragers gebruikt. Op de grens woestijn-savanne en savannebos ontstonden urbane centra waar collectie en distributie

van goederen plaatsvond en goederen werden overgeladen op andere transportmiddelen. De omvang van deze handel was echter relatief klein vanwege de beperkte capaciteit en hoge kosten van het transport. De goederen in de lange-afstandhandel waren meestal bestemd voor luxe-consumptie door een kleine elite met hoge inkomens (Hopkins 1975, pp. 66-67, 72-73).

De lange-afstandhandel in het onderzoeksgebied werd beheerst door Hausa-handelaren. Een Islamitische reformatie in Hausaland (N. Nigeria) in het begin van de 19e eeuw leidde tot het afzweren van alcohol en een toenemende vraag naar kolanoten als vervangend stimulerend middel. Aan die vraag werd zo'n 1100 km verderop in Ashanti tegemoetgekomen, alwaar het verzamelen van kolanoten, maar vooral de productie op plantages met behulp van slavenarbeid, expandeerde. De kolahandel was voor de Ashanti-staatselite een welkome vervanging van de kwijnende slavenhandel naar de Goudkust, sinds Britten en Hollanders zich uit de slavenhandel hadden teruggetrokken (Wilks 1971, pp. 130-132; Hopkins 1975, p. 144).

De twee centra waartussen zich deze lange-afstandhandel bewoog waren Salaga (dat in 1874 zo'n 45000 inwoners telde) en later Kete-Kratchi aan de rand van Ashanti en Sokoto in Hausaland. Naar Hausaland werden vooral kolanoten vervoerd en in de tegenovergestelde richting lederwaren, textiel, zout, vee, rubber en ivoor (Hetzel 1974, p. 87). Bij gebrek aan geschikte waterwegen werden de goederen in karavanen vervoerd. Een grote karavaan bestond uit 500 tot 1000 personen: Hausa-handelaren en hun familie, slaven-dragers en verder lastdieren (ezels). Het duurde wel vier uur voor een dergelijke karavaan was gepasseerd. De reis nam gemiddeld 6 maanden tot een jaar in beslag (Arhin 1979, p. 55; Knoll 1978, p. 14).

De lange-afstandhandel was, hoewel ze zich voltrok tussen gebieden die buiten het bestek van deze studie vallen, belangrijk voor de gebieden waar ze doorheen trok. Het belang school in de functie van bewegende markt die de karavanen onderweg vervulden. Waar mogelijk kochten en verkochten de handelaren goederen en weken daarvoor zelfs van hun hoofdroute af (Arhin 1979, p. 55). Sokode en Bassari, maar vooral Sansane-Mango waren belangrijke knooppunten. Sansane-Mango zou aan het eind van de 19e eeuw 9000 inwoners hebben geteld (Kuczynski 1939, p. 367). Het waren hier vooral produkten van het lokale ambacht zoals ijzerwaren en verder zeep en rubber die aan de karavanen konden worden verkocht en verder de gebruikelijke voedingsmiddelen voor de reizigers (Hetzl 1974, p. 87-89).

Daarnaast was een infrastructuur van karavanenwegen ontstaan (Kaart 1). Over het algemeen waren dit niet meer dan platgetreden paden of een wirwar van paadjes, van 2-3 meter breed, uitgesleten door het langdurige gebruik. Hoogstens incidenteel werden ze onderhouden door de lokale bevolking (Arhin 1979, p. 55). De combinatie van slechte wegen en dure transportmiddelen als dragers en lastdieren leidde tot hoge transportkosten.

#### Het Zuiden

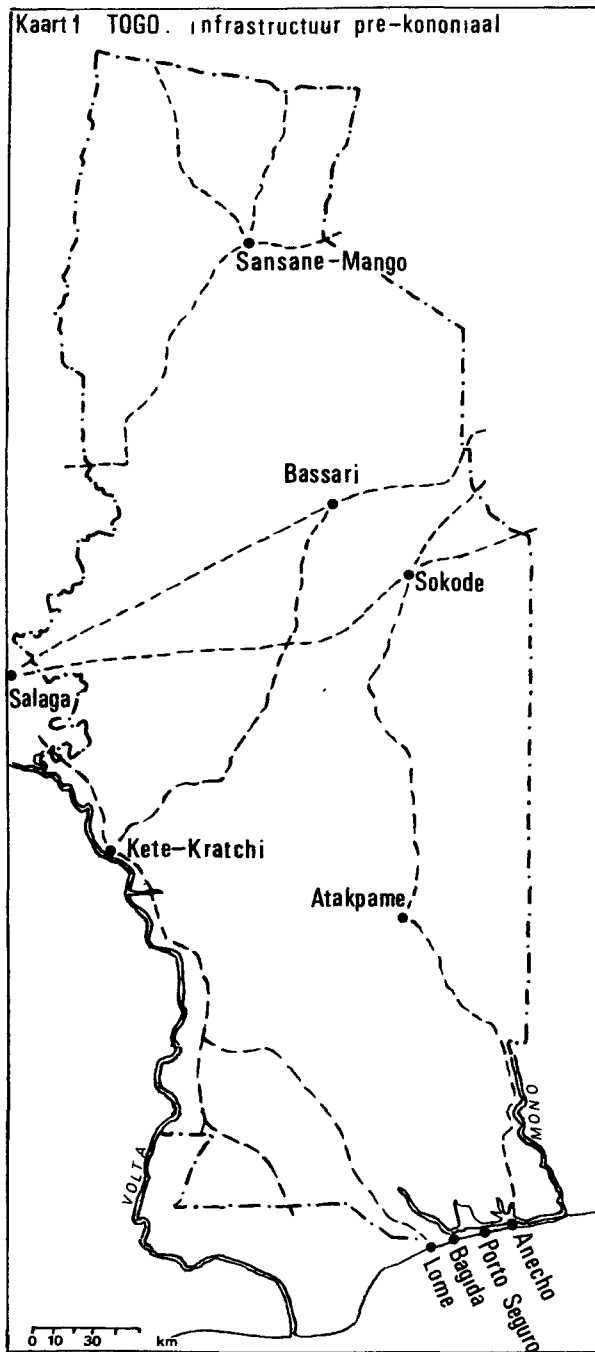
Het Zuiden, met name de kuststrook, was betrokken bij het Atlantische handelsnetwerk, echter minder intensief dan elders tussen Volta en Niger (Hetzl 1974, p. 91). Alleen Anecho vormde een handelsplaats van enige betekenis. De nadruk lag hier bovendien minder op slavenhandel en meer op andere goederen zoals ivoor. Newbury (1961, p. 29) noemt het een oase van 'legitimate trade' aan de Slavenkust.

De geleidelijke neergang van de Atlantische slavenhandel bleef echter ook voor het Zuiden niet zonder gevolgen. In samenhang met een toenemende vraag in de 19e eeuw in Europa naar palmolie voor de produktie van smeerolie, zeep en kaarsen, verschoof het zwaartepunt van de handel steeds meer naar palmolie. Sleutelfiguren in deze verschuiving waren Afro-Braziliaanse handelaren, vanouds tussenpersonen in de handel tussen Afrikanen en Europeanen, die de palmolieproduktie stimuleerden en zelf bezitters werden van oliepalmlantages waarbij zij hun voormalige slaven als arbeiders gebruikten (Knoll 1978, p. 9; Amin 1973, p. 100). Hiermee was rond Anecho een proces van landaccumulatie en proletarisering op gang gekomen dat zich in de koloniale tijd zou voortzetten. Elders in het zuiden van Togo, maar toch ook rond Anecho bestond de palmolieproduktie vooral uit het verzamelen van vruchten van wilde oliepalmen, waaruit in de dorpen olie en palmpitten werden gewonnen. Via Afrikaanse en vooral Afro-Braziliaanse handelaren werden palmolie en palmpitten in de handelsplaatsen aan de kust aan Europese handelsfirma's verkocht, die in ruil zout, textiel, alcohol, ijzerwaren, tabak en wapens leverden.

Opvallend zijn de overeenkomsten in ontwikkeling met die in Ashanti, waar de neergang van de slavenhandel zoals uiteengezet eveneens tot veranderingen in handel en produktie leidde, maar nog meer met die in het naburige Dahomey waar de staatselite zich, in plaats van op slavenhandel, steeds meer richtte op de palmoliehandel en zelfs oliepalmlantages met slavenarbeid vestigde (Coquery-Vidrovitch 1971).

Toenemende belastingen op de handel in de Goudkust en aan de kust van Dahomey in de tweede helft van de 19e eeuw deden steeds meer Europese handelsfirma's uitwijken naar de Togolese kust (Knoll 1978, p. 10). Vissersdorpen als Bagida, maar vooral Lome groeiden daardoor snel uit tot

Kaart 1 TOGO. infrastructuur pre-kononiaal



handelsplaatsen. De kustlagunes met hun vertakkingen landinwaarts, het Togomeer en enkele daarin uitmondende rivieren waarvan een klein deel van de benedenlopen bevaarbaar was, vormden de belangrijkste transportwegen in het Zuiden (Kaart 1). Dit werd aangevuld met een netwerk van voetpaden tussen de dorpen. Kleine kano's en dragers waren de belangrijkste transportmiddelen; palmolie werd ook wel over korte afstanden in vaten gerold (Cornevin 1959, p. 189; Newbury 1961, p. 101; Darkoh 1968, p. 158-159). Hoewel het verspreidingsgebied van de oliepalm tot ver in het binnenland reikte was de palmolieproductie en -handel vanwege de gebrekkige infrastructuur lange tijd beperkt tot een strook met een breedte van 10 à 40 km langs de kust.

Tussen het Noorden en Zuiden in Togo bestonden eveneens handelscontacten, hoewel beperkt van omvang. Gedroogde vis en aardewerk uit het Zuiden werd naar het Noorden verhandeld en in tegenovergestelde richting gingen ijzerwaren en zeep (Hetzel 1974, pp. 89-90, pp. 97-98). Deze regionale handel kwam in de tweede helft van de 19e eeuw in een stroomversnelling middels een uitwisseling tussen de twee grote handelsnetwerken. Deze handel kwam juist hier tot stand omdat in het Oosten Dahomey de doorgang naar het Noorden versperde (Hetzel 1974, p. 86). Europese goederen uit de kustplaatsen kwamen zodoende in het noordelijke lange-afstand handelsnetwerk terecht en omgekeerd. Belangrijke ontmoetingscentra waren Kete-Kratchi en vooral Atakpame.

Tot Atakpame kwamen de karavanen uit Sokode en kochten er met name zout van handelaren uit Anecho. Zo'n 5000 tot 6000 mensen waren hier op marktdagen verzameld (Knoll 1978, p. 14; Hetzel 1974, p. 101). De handelsroute liep van



hier zuidoostwaarts naar de Mono, daarna via of langs de rivier naar het Zuiden om vervolgens over land in Anecho te eindigen. Een andere noord-zuid handelsroute liep tussen Lome en Kete-Kratchi (en Salaga). Deze route was recenter en vormde een alternatief voor de route van Salaga via de Volta naar de Goudkust, die door de Britten zwaar belast werd. Het achterland van Lome werd hierdoor bovendien uitgebreid tot oliepalmgebieden dieper in het binnenland. De noord-zuid handel bracht ook nog een nieuw verzamelprodukt naar de kust: rubber (Newbury 1961, p. 101; Hetzel 1974, p. 92). Aangezien de mondingen van Mono en Volta niet door Anecho en Lome werden gecontroleerd waren waterwegen in de Noord-Zuidhandel hier van ondergeschikt belang: voor het grootste deel werd gebruik gemaakt van dragers over karavaanwegen. Terwijl het moeilijk is een indruk te krijgen van de omvang van de handel in het handelsnetwerk van het Noorden, kan de omvang ervan in het Zuiden beter worden bepaald. Aan de vooravond van de Duitse kolonisatie bestonden daar vier handelsplaatsen: Anecho, Porto Seguro, Bagida en Lome. Voor het dichtbij Anecho gelegen Porto Seguro ontbreken kwalitatieve gegevens, maar het was zeker de minst belangrijke van de vier. Tabel 1 laat zien dat Anecho veruit de belangrijkste plaats was (gemeten naar het volume van de handel) maar niet meer de enige van betekenis aan de Togolese kust. Het zelfde beeld ontstaat wanneer gekeken wordt naar het aantal vestigingen of factorijen van Europese handelsfirma's (Tabel 2). Europese handelaren kwamen niet verder dan de kustplaatsen (Knoll 1978, p.11). Alle handel in het binnenland werd uitgevoerd door Afrikanen of Afro-Brazilianen. Alleen Anecho en Lome waren naast centra van regionale handel ook centra van handel uit het binnenland.

### Conclusie

De prekoloniale ruimtelijke structuur van Togo werd bepaald door de integratie in twee belangrijke handelsnetwerken. De integratie van de twee vorstendommen in het Noorden via de lange-afstandshandel met andere gebieden leidde tot de produktie van een aantal agrarische en ambachtelijke goederen die aan dit handelsnetwerk konden worden afgezet. Het leidde verder tot een infrastructuur van karavaanwegen die het Noorden doorkruisten en tot handelsplaatsen op de knooppunten ervan. In beperkte mate bestonden verbindingen met het Zuiden, die in de tweede helft van de 19e eeuw belangrijker werden. De integratie van het Zuiden in het Atlantische handelsnetwerk betrof een kleiner gebied, maar had daarentegen verdergaande gevolgen voor de produktie-structuur: landaccumulatie en proletarisering traden al op in de prekoloniale tijd. De infrastructuur was beperkt tot natuurlijke waterwegen en een aansluitend net van paden. De 'European frontier' lag, zoals Van der Laan (1980) terecht heeft opgemerkt, aan de kust. In tegenstelling tot de opvatting van Taaffe c.s. (1963) waren de handelsplaatsen aan de kust van uiteenlopend belang en waren de penetratielijnen het binnenland in van uiteenlopende lengte. Kleine centra als Bagida en Porto Seguro waren van niet meer dan regionale betekenis; het achterland van Anecho en Lome strekte zich echter veel verder in het binnenland uit. Bovendien was de infrastructuur verschillend van aard. Natuurlijke waterwegen hadden vooral regionale betekenis, terwijl karavaanwegen dieper in het binnenland penetreerden. Ook Gould (1960) laat zien dat de omvang van de handel in de kustplaatsen verschilde, evenals de omvang van het achterland en de aard en lengte van de penetratielijnen. Echter zijn tijdstip van meting (1900) is ongeschikt om een indruk

van de prekoloniale ruimtelijke structuur te kunnen geven. Met name Taaffe c.s. (1963) miskennen de mogelijkheid van een prekoloniale handel en infrastructuur los van Europese penetratie. Zij suggereren een infrastructuurloze ruimte in het binnenland. Het tegendeel gold echter voor het noorden van Togo waar in de prekoloniale periode reeds een oost-west gerichte infrastructuur was ontstaan, die veel meer dan een lokale betekenis had.

### 3. De Duitse koloniale periode: 1884-1904.

Duitse missie en handelsfirma's waren al van 1884 af in Togo actief. Toenemende Britse en Franse expansie en belastingen van lokale chiefs deden vooral de handelsfirma's om protectie vragen van de Duitse staat. Dat leidde in 1884 tot de instelling van een Duits protectoraat aan de Togolese kust. In tegenstelling tot andere Duitse kolonies in Afrika heeft in Togo nooit een 'chartered company' het bestuur over de kolonie gevoerd. Het koloniale staatsapparaat was echter in het begin zeer klein (Amenumey 1969, p. 624; Newbury 1961, pp. 110-113).

In een concurrentieslag met Britten en Fransen werden verschillende expedities uitgestuurd om middels nieuwe protectieverdragen de kolonie aan de kust van het nodige achterland te voorzien (Cardinall 1926; Markov & Sebald 1967). Het voornaamste doel was gebieden te controleren waardoorheen de karavanen van het noordelijke handelsnetwerk en de noord-zuidhandel trokken. De noord-zuidhandel werd steeds belangrijker omdat Hausa-handelaren in toenemende mate gebruik gingen maken van geregeld scheepvaartdiensten tussen de Goudkust en Lagos (Hopkins 1975, p. 248). Door middel van pacificatie, afschaffing van lokale doorvoerbelastingen en hoge uitvoerrechten naar de Goudkust probeer-

Tabel 1 Import en export vanuit Togolese havens 1883-1912 (geschat in tonnen)

jaar	Anecho			Bagida		
	import	export	totaal	import	export	totaal
1883	2.750	3.500	6.250	250	1.250	1.500
1906	1.400	2.300	3.700	-	-	-
1912	-	-	-	-	-	-

jaar	Porto Seguro			Lome		
	import	export	totaal	import	export	totaal
1883	*	*	*	1.550	700	2.250
1906	-	-	-	8.700	9.400	18.100
1912	-	-	-	21.300	17.400	38.700

\* onbekend

Bronnen: Deutsche Schutzgebiete 1914; Jahresbericht 1908, 1909; Newbury 1961.

de men zoveel mogelijk handel over Duits grondgebied naar de kustplaatsen te leiden teneinde daar de omzet van handelsfirma's en de opbrengst van douanerechten te vergroten (Hetzl 1974, p. 98; Brown 1974).

De Duitse penetratie vond dan ook vooral plaats in de richting van Salaga en Atakpame. De handel bleef echter in handen van Afrikaanse handelaren (Brown 1974, pp. 208-209); de Europese handelsfirma's bleven gevestigd in de kustplaatsen (Knoll 1978, pp. 124-125). Infrastructuur en transportmiddelen bleven ongewijzigd. Zo deden dragers die elk een last van 25-30 kg vervoerden ongeveer 5 dagen over het traject Lome-Misahöhe (*Deutsches Kolonialblatt* 1890, p. 320; 1901, p. 281).

Naast de doorvoerhandel werd het ook steeds meer van belang om produkten die in het achterland werden of konden worden geproduceerd naar de kust af te voeren. Wat de cacao werd voor de Goudkust werd de oliepalm voor Togo. De produktie was niet langer beperkt tot de kuststrook, maar groeide ook in het district Misahöhe. Daar werden de oliepalmprodukten echter vanwege de slechte infrastructuur naar de Duitse kust, over de Volta afgevoerd naar de Goudkust (Darkoh 1967, p. 116). Verder dan 50 km landinwaarts werd het transport door dragers naar de kust onrendabel (Knoll 1978, p. 141). Ook de vanwege hoge wereldmarktprijzen sterk gestegen produktie van rubber in het Togogebergte ten noorden van Misahöhe en Kpando werd voor een belangrijk deel naar de Goudkust afgevoerd.

#### Exportproduktie

Afgezien van schommelingen door weersinvloeden breidde de exportproduktie zich verder uit (Tabellen 3 en 4). Deze exportproduktie kan worden opgevat als de voorzetting van een reeds in de prekoloniale periode op gang gekomen ontwikkeling. Afgezien van enige Duitse plantages was de meeste exportproduktie afkomstig van Afrikaanse producenten. Belangrijk waren ook de palmolieplantages in handen van Afro-Brazilianen vooral rond Arecho. Toenemende marktintegratie van kleine producenten in dit gebied leidde ook tot verschuldiging en proletarisering; hun palmtuinen gingen over in handen van de Afro-Brazilianen (Antheaume 1972, pp. 469-471).

Ook elders traden veranderingen in de produktiestructuur op. De rubberprijzen waren rond de eeuwwisseling b.v. zo hoog dat rubberproducenten hun voedselproduktie verwaarloosden en voedsel uit andere districten moest worden aangekocht (Knoll 1978, p. 159). De Europese handelsfir-

Tabel 2 Aantal vestigingen van handelsfirma's in Togo (± 1885-1908) per vestigingsplaats.

jaar	Anecho	Lome	Bagida	Porto Seguro	Palime	Kpando
± 1885	7	4	1	1	-	-
1898	7(2)	8	1	1	4	3
1901	7(1)	8	1	1	3	3
1902	9(2)	10	1	1	4	3
1903	10(3)	15(6)	2	2	5(1)	2
1904	9(3)	19(7)	1	1	6(1)	2
1905	8(2)	18(6)	-	1	8	?
1906	7(1)	13(2)	-	1	9	2
1907	7(1)	13(3)	-	1	10	-
1908	8(1)	12(2)	-	-	11	-

Krete-Kratchi	Noepe	Assahun	Atakpame	Sokode	Sansane-Mango
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
1	-	-	2(1)	-	-
1	-	-	1	-	-
1	-	-	3(2)	-	-
1	-	-	1	-	-
1	-	-	4(1)	-	-
1	-	-	7	-	-
1	-	-	8(1)	1	1
1	6	9	10(1)	1	1

( ) aantal vestigingen van niet-Europese firma's in het totaal

bronnen: Deutsches Reichsblatt 1898, 1902, 1903, 1904; Hetzel 1907; Jahresbericht 1906, 1907, 1908, 1909.

ma's stimuleerden de exportproduktie meestal indirect. Ze oefenden o.a. druk uit op de koloniale staat om door middel van voorschriften, vergunningen e.d. de handel en de kwaliteit van de produkten te reguleren en door middel van infrastructurele verbeteringen de transportkosten te drukken (Knoll 1978, pp. 125, 141).

De koloniale staat probeerde verder, samen met het Duitse 'Kolonial-Wirtschaftliches Komitee' op grootscheepse wijze de katoenproductie op gang te brengen in een poging het moederland onafhankelijker te maken van Amerikaanse katoenleveranciers. De katoen werd vooral geproduceerd in de districten Misahöhe en Atakpame (Darkoh 1967, pp. 112-113). Een groot succes is ze echter nooit geworden. Daarvoor kostte het gewas de Afrikaanse producenten te veel arbeid en bracht het minder op dan palmolie of cacao (Calvert 1918, p. 52). Cacao was vanuit de Goudkust door Togolese arbeidsmigranten die daar op de cacao-aanplantingen werkten in het Misahöhe-district geïntroduceerd. Ondanks aanvankelijke tegenwerking door de koloniale staat, die de cacaogebieden voor bosaanplant wilde reserveren, werd de cacaoproductie steeds belangrijker (Booth 1912, p. 32; Knoll 1978, p. 152).

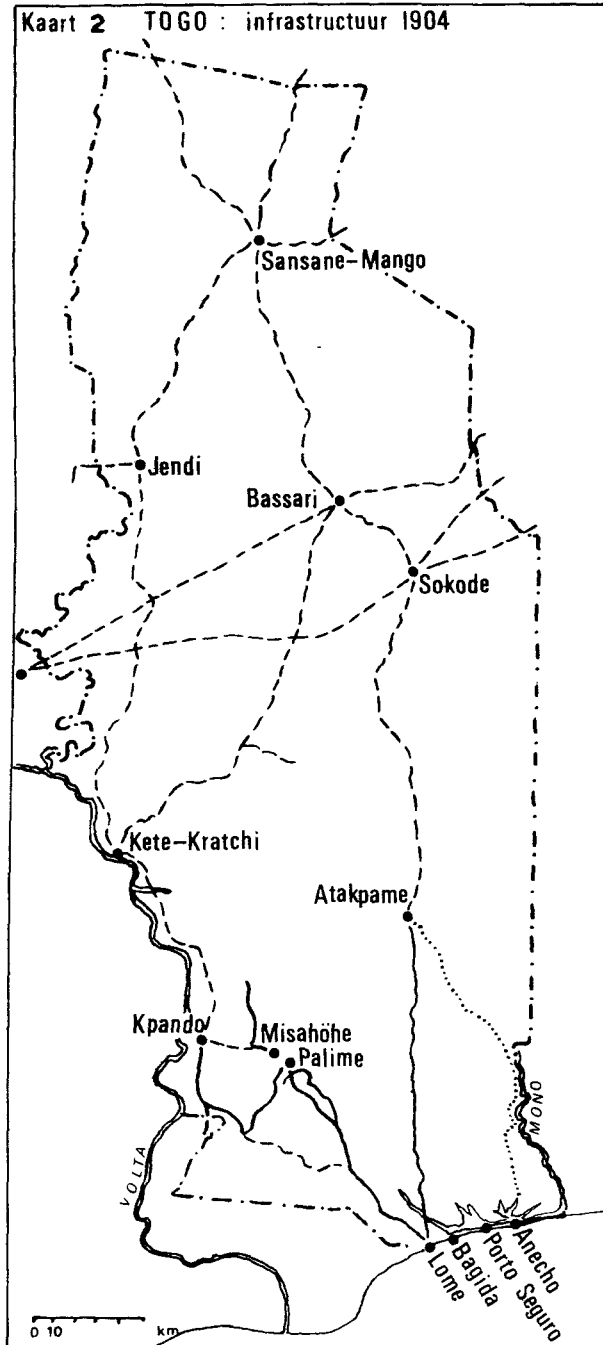
Tenslotte benadrukt Cornevin (1959, p. 198) dat de eerste vestigingen van de missie samenvielen met zones van vruchtbare bodems aan de kust en in het Togogebied. De noodzaak om zichzelf financieel te bedruipen, leidde tot de verbouw van exportgewassen, wat de exportlandbouw in de omgeving stimuleerde (Knoll 1978, p. 123).

#### Infrastructuur

Infrastructurele ontwikkelingen gingen soms vooraf aan een uitbreiding van de produktie, soms noodzaakte een (verwachte) produktieuitbreiding tot uitbreiding van de infrastructuur, maar dikwijls is een chronologische volgorde niet vast te stellen en gingen beide ontwikkelingen samen op (vgl. Gould 1960, p. 40).

In het laatste decennium van de 19e eeuw kwam een vernieuwing van de infrastructuur op gang, voornamelijk door verbetering van het bestaande padennet. In 1892 (*Deutsches*

*Kolonialblatt* 1892, p. 261) had reeds wegeaanleg plaatsgevonden rond Anecho, Porto Seguro en Bagida, samenhangend met een groei van het transport naar deze kustplaatsen. Een belangrijk deel van het transport in dit gebied ging echter over natuurlijke waterwegen (Kaart 2). De belangrijkste infrastructuurele ontwikkelingen vonden plaats in het achterland van Lome. De verbetering van de karavaanroute naar Kete-Kratchi moest leiden tot een vergroting van de handel uit het achterland naar de kust, met name naar Lome. Terwijl de verbetering van het traject tussen Palime en Kpando door het geaccidenteerde terrein slechts langzaam vorderde, werd het traject Palime-Lome snel verbeterd. In 1894 bleek reeds dat deze wegeaanleg in toenemende mate resulteerde in een afleiding van de Goudkusthandel naar Lome (*Deutsches Kolonialblatt* 1894, p. 586). Rond de eeuwwisseling werd het grootste deel van de produktie uit het district Misahöhe afgevoerd naar Lome. Overnachtingsplaatsen langs de route moesten Europese handelaren in staat stellen hun factorijen in het achterland te bezoeken (Jahresbericht 1900, pp. 8-9). Hoewel het aanvankelijk in de bedoeling lag alle wegen tot 5 m te verbreden, werd dit plan te ambitieus geacht omdat het de wegeaanleg vertraagde en het transport met dragers dergelijke brede wegen niet nodig had (Jahresbericht 1897, p. 8). Opvallend was dat de nieuwe infrastructuurele werken de handel uit het achterland steeds meer op Lome richtten en niet op de grootste haven Anecho. De infrastructuurele ontwikkeling rond Anecho bleef beperkt tot het onmiddellijke achterland. De verbetering van de oude handelsroute naar Atakpame vorderde door gebrek aan financiën slechts langzaam (Jahresbericht 1898, p. 10) en werd tenslotte nooit voltooid. De grote wateroppervlakten rond Anecho (lagunes e.d.) vereenvoudigden in de prekoloniale periode



weliswaar de aan- en afvoer van goederen, maar bleken met de groei van het transport (dat bovendien steeds meer van wagens gebruik maakte) obstakels te worden die leidden tot vertragingen en noodzaakten tot de aanleg van dure bruggen en dammen. Bij Lome bestonden deze problemen vanwege de ondiepe lagunes nauwelijks (*Deutsches Kolonialblatt* 1892, p. 83).

Rond de eeuwwisseling kwam de infrastructuurontwikkeling in een stroomversnelling. Vanaf de wegen naar het binnenland, vooral de weg Lome-Palime, ontstonden 'feeder roads' (Kaart 2). De belangrijkste wegen werden bovendien verbreed tot 5 m. Omdat de afvoer van de toenemende productie de capaciteit van wegen en dragers te boven ging, werd in toenemende mate overgegaan op vervoer met twee- en vierwielige handwagens die bredere wegen, meer bruggen, etc. nodig maakten (Jahresbericht 1902, p. 50). Bovendien werden de penetratielijnen vanuit Lome verlengd, zodat twee duidelijke assen tot stand kwamen. De weg Lome-Palime-Kete-Kratchi werd naar Jendi en Sansane-Mango uitgebreid (Jahresbericht 1907, p. 68). Omdat verwacht werd dat de katoenproductie de capaciteit van het transport met dragers te boven zou gaan, werd ook een weg aangelegd naar Atakpame (*Deutsches Kolonialblatt* 1904, pp. 567-568; Jahresbericht 1906, p. 61). Deze weg liep verder naar Sokode en Sansane-Mango (Kaart 2).

De aanleg van wegen, die transport met handwagens mogelijk maakte, betekende een grote omwenteling. Terwijl dragers 25-30 kg konden transporteren, vervoerden handwagens 500-1500 kg waarvoor 5 tot 20 mannen nodig waren (*Deutsches Kolonialblatt* 1904, p. 567; Cornevin 1959, p. 190). Bovendien ging het transport vaak sneller. Draggers legde het traject Lome-Atakpame in 6 dagen af, terwijl handwagens over de nieuwe weg maar 2 dagen nodig hadden (Jahres-

bericht 1902, p. 50). De transportkosten daalden door deze ontwikkelingen aanzienlijk: gemiddeld van 80-90 pfennig per ton-kilometer tot 55-60 pf (Knoll 1978, p. 130).

Knoll (1978, p. 82) merkt op dat de kolonisatie van Togo berustte op Afrikaanse arbeid. Dat gold voor de exportproduktie, maar ook voor de aanleg van infrastructuur en het transport. Vanaf het moment dat de schepen op de rede gelost werden tot en met het transport in het binnenland en de aanleg en het onderhoud van wegen was Afrikaanse arbeid nodig. Zonder dwangmaatregelen kon dat nooit gefinancierd worden en had de kolonie Togo niet kunnen bogen op sluitende begrotingen. Dorpshoofden waren verplicht, soms op straffe van boetes, een aantal mannen ter beschikking te stellen, die in de omgeving wegen moesten onderhouden of nieuwe wegen moesten aanleggen. Soms werden voor dit werk (lage) lonen uitbetaald. Op dezelfde wijze werden dragers (en arbeiders voor plantages) gerecruteerd. Naast deze dwangarbeid bestond er een algemene verplichting tot belastingarbeid vanaf 1907 gedurende 12 dagen per jaar. Tot 1907 kon belastingarbeid buiten de steden Lome en Anecho niet worden afgekocht (Amenumey 1969, p. 632; Knoll 1978, p. 74). Belastingen waren ook niet zozeer nodig om exportproduktie door Afrikaanse boeren te stimuleren, maar om arbeid voor openbare werken en plantages te garanderen.

Opvallend is echter dat al in een vroeg stadium, met name in de kuststrook, dorpelingen op eigen initiatief begonnen met de aanleg van wegen om hun produkten efficiënter te kunnen afvoeren (*Deutsches Kolonialblatt* 1892, p. 267) en dat het steeds minder moeite kostte hier arbeiders voor wegeaanleg te vinden (Jahresbericht 1899, p. 13). Integratie in de wereldmarkt was in dit gebied dan ook geen proces dat door de kolonisator was geïntroduceerd en

moest worden afgedwongen (vergelijk de investeringen in infrastructuur door cacao-boeren in de Goudkust beschreven door Hill 1970, p. 28).

De ontwikkeling van de infrastructuur bleef niet zonder gevolgen voor de positie van de handelsplaatsen aan de kust. Reeds in 1895 stelde de plaatsvervangende 'Landeshauptmann' uit Anecho bij een bezoek aan Lome vast dat de handel daar een grote levendigheid vertoonde (*Deutsches Kolonialblatt* 1895, p. 621). De zetel van het koloniale bestuur werd, na van 1885 tot 1887 in Bagida en van 1887 tot 1897 in Anecho (Sebe) gevestigd te zijn geweest, verplaatst naar Lome.

Gegevens over de omvang van de handel via de verschillende kustplaatsen in deze periode zijn niet beschikbaar, maar een indicatie ervoor kan gevonden worden in de aantallen schepen die de rede van Lome en Anecho aandeden (Tabel 5) en de vestigingen van handelsfirma's in Togo (Tabel 2). Tot 1895 werden alleen schepen op de rede van Anecho geregistreerd; een onbekend aantal deed de rede aan van Lome, Bagida en Porto Seguro. Na een groei schommelde het aantal voor Anecho rond 150 schepen per jaar. De eerste maal dat ook schepen bij Lome geregistreerd werden, evenaarde dit aantal al bijna het aantal van Anecho. De groei van de scheepvaart bij Lome ging daarna gepaard met een daling bij Anecho. De verplaatsing van de zetel van het koloniale bestuur maar vooral de betere verbindingen met het achterland waren hier debet aan. Niettemin bleven er ook schepen de rede van Bagida en Porto Seguro aandoen (Jahresbericht 1897, p. 8). De aantrekkingskracht van Lome werd nog sterker door het gereedkomen in 1904 van een kunstmatige pier waaraan lichters geladen en gelost konden worden zodat de schade aan de lading beperkt bleef omdat ze niet meer door de branding op het strand

hoefden te landen (*Deutsches Kolonialblatt* 1905, p. 90). In Tabel 2 is dezelfde trend te zien. Rond de eeuwwisseling ontliep het aantal factorijen in Lome en Anecho elkaar niet veel, maar na 1902 overtreft Lome Anecho definitief. Bovendien werden steeds meer hoofdzetels van handelsfirma's naar Lome verplaatst. Bagida en Porto Seguro werden relatief steeds minder belangrijk.

Verder dient vastgesteld te worden dat reeds voor 1900, lang voordat de eerste spoorweg in het binnenland werd aangelegd, Europese handelsfirma's factorijen hadden geopend op de as Lome-Kete-Kratchi, met name in Palime, Kpando en Kete-Kratchi, en later ook in Atakpame. De Hausa-handelaren hadden hun handelsgebied daarentegen naar het zuiden verder uitgebreid (Brown 1974). Rond de eeuwwisseling bestond de bevolking van Lome voor 10% uit Hausa's (Hetzl 1974, p. 97). Afrikaanse en Afro-Braziliaanse handelaren kregen echter te maken met toenemende concurrentie van Europese handelsfirma's die daartoe in de gelegenheid werden gesteld door de verbeterde infrastructuur en ondersteund werden door verordeningen van de koloniale staat die hen boven anderen bevoordeelden (Amenumey 1969, pp. 624, 634). Niet-Europese handelsfirma's waren gemiddeld kleiner en werden zodanig in hun activiteiten beperkt dat hun aantal afnam (Tabel 2).

#### Conclusie

Aan de hand van de ontwikkeling van de infrastructuur in deze periode kunnen belangrijke verschuivingen geconstateerd worden in de ruimtelijke structuur van Togo. De penetratielijnen die ontwikkeld werden zullen bepalend blijken te zijn voor verdere ontwikkelingen. Het meest valt op dat een verbeterde infrastructuur en toenemende noord-zuidhandel de noordelijke en zuidelijke handelsnet-

werken meer met elkaar integreerden. Deze integratie vond plaats langs lijnen die reeds in de prekoloniale periode tot ontwikkeling waren gekomen. Maar er traden wel accentverschuivingen op. De westelijke noord-zuidroute won in betekenis en verschoof bovendien van de Volta naar de landweg naar Lome. Daarnaast werd Atakpame een belangrijk centrum in de noord-zuidhandel. Toch was de integratie tussen het Noorden en Zuiden verre van volledig. In het Noorden bleef de oost-westhandel bestaan. Maar ook hierin traden verschuivingen op, o.a. door de aanleg van nieuwe wegen. Kete-Kratchi werd belangrijker dan Salaga. In het Zuiden waren de verschuivingen ingrijpender. Grote gebieden in het binnenland werden (meer) geïntegreerd met de kuststrook, echter meer met Lome dan met Anecho. De toenemende ruimtelijke integratie werd mogelijk gemaakt door de aanleg van brede hoofdwegen, een netwerk van 'feeder roads' en de omschakeling op een nieuw kostenverlagend transportmiddel: de handwagen.

Het door Taaffe c.s. (1963, p. 501) genoemde proces van havenconcentratie vond ook in Togo plaats, maar het is interessant dat de grootste haven vanwege een aantal omgevingsfactoren er minder van profiteerde. In tegenstelling tot het model van Taaffe c.s. (p. 15) waren de twee penetratielijnen zeer verschillend in lengte en van belang. De ontwikkeling van de infrastructuur in het binnenland was bovendien niet in eerste instantie op minerale of agrarische exportproductiegebieden gericht zoals Taaffe c.s. (p. 506) stellen, maar op bepaalde handelsstromen en ook op politieke controle van het gebied. Gould (1960, pp. 15, 38) beschrijft weliswaar een vroege ontwikkeling van wegen, maar Taaffe c.s. wekken de indruk dat de transportontwikkeling pas begint met de aanleg van spoor- en autowegen. De ontwikkeling in Togo

was echter complexer. Voor de aanleg van spoorlijnen had reeds een omwenteling plaatsgevonden in aard van infrastructuur en transportmiddelen, transportkosten en omvang van de penetratie in het binnenland. Na een beginperiode waarin het prekoloniale systeem niet wezenlijk veranderde, betekende de overgang van dragers op handwagens een grote verandering.

Terecht merken Taaffe c.s. (1963, p. 505) op dat de ontwikkeling van het transportsysteem in verschillende delen van het land kan verschillen. Terwijl de penetratielijnen in het noorden werden verlengd, kwamen rond Anecho en op de as Lome-Palime reeds 'feeder roads' tot ontwikkeling.

Aangezien modern riviertransport in Togo nooit tot ontwikkeling kwam, zou op grond van Van der Laan (1980, p. 2) verwacht mogen worden dat de 'European frontier' pas na de aanleg van spoorwegen naar het binnenland zou verschuiven. Echter in Togo openden Europese handelsfirma's vóór de aanleg van spoorwegen al factorijen in het binnenland, met name toen handwagentransport mogelijk werd. Zij vestigden zich in centra aan de penetratielijnen (zie Taaffe c.s. 1963, p. 505). Bovendien moest worden vastgesteld dat de 'frontier' eerder een overgangszone was, aangezien Hausa-handelaren in tegenovergestelde richting, naar Lome, penetreerden. Het was tenslotte niet de spoorwegaanleg (v.d. Laan 1980, p. 9) maar de ontwikkeling van het wegennetwerk die tot de vestiging van het koloniale bestuur in Lome leidde.

#### 4. De Duitse koloniale periode: 1905-1914.

In deze periode, vanaf de aanleg van de eerste spoorlijn tot het einde van de Duitse kolonisatie van Togo, bleef

Tabel 3 Export uit Togo, 1883-1912

Jaar	Export x1000 DM	Jaar	Export x1000 DM
1883	1.349	1902	4.107
1888/89	1.910	1904	3.551
1893	3.414	1908	6.893
1897	771	1912	9.959

Bronnen: Deutsches Kolonialblatt 1905; Deutsche Schutzgebiete 1911 en 1914; Newbury 1961.

de exportproductie een stijgende lijn vertonen (Tabellen 3 en 4). De oliepalm bleef het voornaamste gewas. De introductie van nieuwe machines die de olie-extractie konden verbeteren werd echter geen succes vanwege de tegenvallende rentabiliteit. De export werd overigens minder afhankelijk van oliepalmproducten door de opkomst van andere exportgewassen. Hoge rubberprijzen leidden tot aanplantingen van rubberbomen en zelfs tot enige rubberplantages van Afro-Brazilianen. De rubberproductie (maar overigens ook weverijen in Palime) onttrokken zelfs arbeidskrachten aan de oliepalmproductie.

De katoenproductie had zich in 1912 over grote delen van de districten Misahöhe en Atakpame verspreid en was verder geconcentreerd rond Kete-Kratchi en Sokode (raadpleeg Kaart 3 voor de districten). De productie, vooral door Afrikaanse producenten, bleef echter achter bij de (hooggespannen) verwachtingen. Knoll (1978, p. 149) zoekt de oorzaak hiervoor bij de lage prijzen die de handelsfirma's voor de katoen betaalden. Zo bleken Afrikaanse kopers meer voor de katoen te betalen dan de Europese handelsfirma's. Ook de cacaoproductie, vrijwel geheel geconcentreerd in het district Misahöhe, groeide. Na aan-



Tabel 4 Exportproduktie in Togo 1883-1912 (in tonnen)

Jaar	Palmpitten	Palmolie	Rubber	Kopra	Katoen	Cocoa	Mais
1883	4045	1416	-	-	-	-	-
1893	6802	2959	29	-	-	-	-
1897	2498	294	66	-	-	-	-
1902	9443	2973	72	7	15	-	608
1904	5658	939	105	8	108	11	660
1908	5121	1359	147	63	419	83	30205
1912	11639	3337	166	163	551	283	1365

Bronnen: *Deutsches Kolonialblatt* 1903, 1905; *Deutsche Schutzgebiete* 1911, 1914; Newbury 1961

vankelijke tegenwerking besloot de koloniale staat de cacao-productie enigszins te begeleiden. In de kokosnoten-productie (kopra), die in de kuststrook was geconcentreerd, waren naast een Europese plantage vooral Afro-Braziliaanse plantages van belang. Onder invloed van de hoge wereldmarktprijzen tenslotte steeg de produktie en export van maïs tussen 1904 en 1908 aanzienlijk. De meeste maïs was afkomstig uit de districten Anecho en Misahöhe (Knoll 1978, p. 143, 150-155).

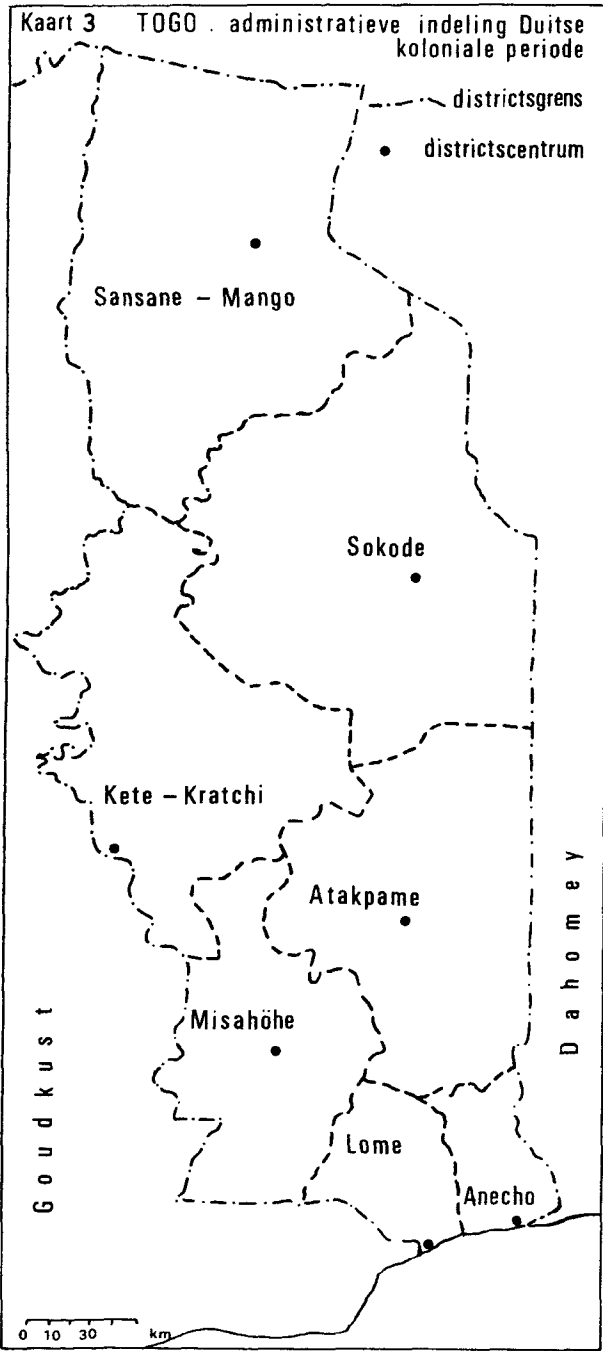
#### Spoorwegaanleg en wegenbouw

Een nieuwe infrastructurele ontwikkeling (zie Kaart 4) werd in 1905 ingezet met de opening van de spoorlijn tussen Lome en Anecho. Deze slechts 44 km lange lijn vormde de eerste directe verbinding over land tussen de twee havensteden. Ze heeft belangrijke gevolgen voor de ruimtelijke structuur gehad omdat ze een verbinding tot stand bracht tussen de in 1904 gebouwde pier in Lome en het achterland

van Anecho. De rede van Anecho werd vervolgens gesloten (Jahresbericht 1907, p. 66) en de handelsfirma's in Anecho mochten voor een periode van 10 jaar hun goederen gratis over de spoorlijn vervoeren (*Deutsches Kolonialblatt* 1908, p. 1100; Metzger 1941, p. 20). De registratie van schepen op de rede van Anecho is sindsdien gestopt, maar voor 1906 en 1907 is nog wel de in- en uitvoer via Anecho bekend (Jahresbericht 1909, pp. 98-99). Tabel 1 laat voor deze periode een verdere teruggang van de haven van Anecho zien en een aanzienlijke groei van Lome (zie Kaart 5). Na 1907 werd een verordening van kracht die Lome tot de enige landingsplaats in Togo verklaarde (*Deutsches Kolonialblatt* 1909, pp. 301-302).

Aangenomen mag worden dat Anecho aan het einde van de Duitse koloniale periode geen haven van enig belang meer was. Ook Bagida en Porto Seguro hebben dan als haven afgedaan; de vestigingen van handelsfirma's daar werden in 1905 en 1908 opgeheven. In het achterland van Anecho kwam in deze periode een dicht en kwalitatief goed wegennetwerk (d.w.z. voor handwagens begaanbaar) tot stand dat aansluiting gaf op de spoorlijn (zie Kaart 4). In de kuststrook werd het wegennet aangevuld met een stelsel van waterwegen dat door de aanleg van kanalen en het uitdiepen van lagunes geschikt was voor grotere kano's (Jahresbericht 1909, p. 24; *Deutsches Kolonialblatt* 1908, p. 123; *Deutsche Schutzgebiete* 1911, p. 121). De plannen voor een verbinding tussen Anecho en Atakpame werden opgegeven.

De oliepalmprodukten uit het district Anecho werden door de aanleg van de spoorlijn nu steeds meer via Lome uitgevoerd. De reeds genoemde hoge wereldmarktprijzen samen met de verlaging van de transportkosten door de aanleg van nieuwe (water)wegen en de spoorlijn leidde tot



een snelle stijging van de maïs (export)productie in het district Anecho. Ook de produktie van het relatief zware kopra in de kuststrook profiteerde van de verlaging van de transportkosten (Knoll 1978, p. 135).

De tweede spoorlijn werd tussen 1905 en 1907 aangelegd langs de penetratie-as van Lome naar het Togogebirge en de Volta (Kaart 4). De spoorlijn eindigde in het belangrijke collectiecentrum Palime, 122 km van Lome; daar waar het reliëf verdere aanleg zeer kostbaar zou maken. De verwachting dat de exportproduktie een stimulans zou ondervinden van de verlaging van transportkosten door de nieuwe spoorlijn had volgens Knoll (1978, p. 130) tot de aanleg geleid.

Mogelijk heeft ook een rol gespeeld dat door de aanleg in 1903 van de spoorlijn Sekondi-Kumasi in de Goudkust de handelsfirma's daar hun afzetgebied in het noorden van de Goudkust wisten te vergroten ten koste van de handelsfirma's aan de Togolese kust (Gould 1960, p.21). De reistijd tussen Lome en Palime werd van 2 dagen (met handwagens) verkort tot 6 uur (per trein), de transportkosten daalden van 55-60 tot 30-31 pf per ton/km (Deutsche Schutzgebiete 1914, pp. 384-385; *Deutsches Kolonialblatt* 1912, pp. 954-955). Het wegennet ging ook in dit gebied steeds meer functioneren als aan- en afvoernet van de spoorlijn. Dit kwam ook tot uiting in het beleid van de koloniale staat om alleen die delen van de hoofdweg Lome-Palime te laten onderhouden die niet parallel aan de spoorlijn liepen. Zo werd voorkomen dat de weg potentiële concurrentie voor de spoorlijn zou kunnen opleveren. Echter paralleltrajecten, die konden dienen als aan- of afvoerlijn van een station, werden wel onderhouden; de rest was na verloop van tijd alleen nog door lokaal personen- en dragersverkeer te gebruiken (*Deutsches*

*Kolonialblatt* 1913, p. 154).

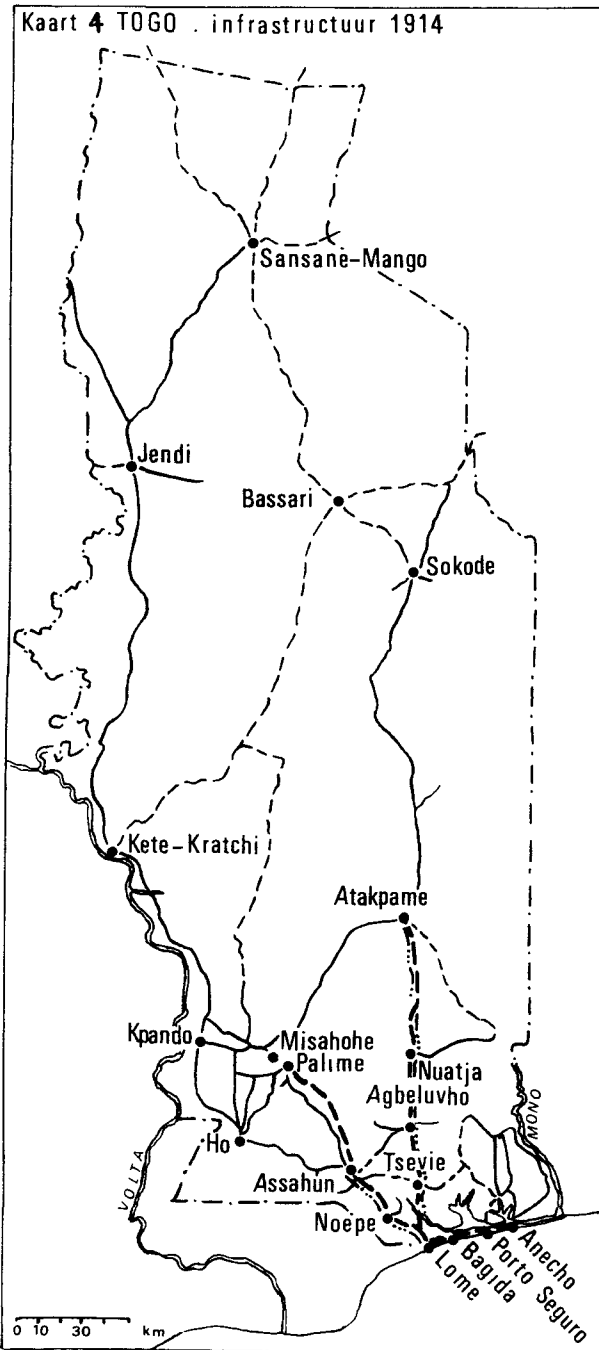
De aanleg van de spoorlijn leidde tot de vestiging van handelsfirma's in Palime, Assahun en Noepe, hetgeen ten koste ging van het aantal vestigingen in Lome (zie Tabel 2). Palime, Assahun en Noepe werde tevens knooppunten van aan- en afvoerwegen naar de spoorlijn. De meeste van deze wegen waren begaanbaar voor handwagens. Zo werd de weg Assahun-Ho voor handwagens geschikt gemaakt om de katoenproductie in dat gebied te stimuleren. De transportkosten kwamen door die verbetering op een aanvaardbaar niveau te liggen (*Deutsches Kolonialblatt* 1906, pp. 11-13).

Tabel 5 Aantal koopvaardijschepen op de rede van Anecho en Lome 1889-1912

Jaar	Anecho	Lome	Jaar	Anecho	Lome
1889	93	*	1903	120	178
1890	131	*	1904	110	178
1891	167	*	1905	46	201
1892	167	*	1906	*	194
1894	158	*	1907	*	247
1895/96	140	126	1908	*	260
1896/97	146	120	1909	-	367
1898	116	119	1910	-	327
1898/99	108	109	1911	-	275
1899/1900	101	114	1912	-	258
1900/01	108	135			

\* onbekend

Bronnen: *Deutsches Kolonialblatt* 1890-1893, 1895, 1905, 1910; Jahresberichte 1897-1902, 1907-1909; Deutsche Schutzgebiete 1911, 1914.



Aan het einde van de Duitse koloniale periode presenteerde zich in het district Misahöhe een nieuwe transporttechnologie. Tussen Palime, Ho en Kpando werden vanaf 1912 de wegen versterkt om vrachtautotransport mogelijk te maken. In 1914 onderhield een particuliere maatschappij al met vier vrachtauto's een geregelde verbinding tussen de drie plaatsen. De capaciteit van 4 ton per vrachtauto betekende minstens een verdubbeling ten opzichte van de capaciteit van handwagens (*Deutsches Kolonialblatt* 1914, p. 461). Het is niet verwonderlijk dat deze ontwikkeling juist in het district Misahöhe plaatsvond (afgezien van een enkele auto in de straten van Lome en Anecho). De grote commerciële produktie daar gevoegd bij de reliëfobstakels die doortrekken van de spoorlijn te kostbaar maakten, maakten het gebruik van vrachtauto's aantrekkelijk.

Als gevolg van de aanleg van spoorlijn en wegen verschoof het zwaartepunt van de commerciële produktie in het district Misahöhe verder van de Volta naar het Oosten. Verschillende dorpen daar verwaarloosden de voedselproduktie en concentreerden zich geheel op de oliepalm (Darkoh 1976, p. 116). Volgens Newbury (1961, p. 147) en Knoll (1978, p. 141) heeft de aanleg van de spoorlijnen in Togo geen dramatische verhoging van de export tot gevolg gehad. Niettemin bleef de export stijgen (Tabellen 3 en 4). Uit het district Misahöhe werd al in 1907 een vergrote afvoer van katoen, rubber en vooral palmolie gemeld (*Deutsches Kolonialblatt* 1907, pp. 119-121). Evenals in het district Anecho leidde de verlaging van de transportkosten tot vergroting van de maïsproduktie. Maïs werd in eerste instantie verbouwd om aan de spoorwegaarbeiders te verkopen maar werd steeds meer een exportprodukt. Vanwege de lage wereldmarktprijzen na 1908 gingen veel producenten toch weer over op de oliepalm.

De aanleg van de laatste spoorlijn van Lome naar Atakpame (162 km) begon in 1908 en was in 1911 vrijwel gereed (Kaart 4). De lijn werd gebouwd om de belangrijke potentiële katoengebieden in het district Atakpame te ontsluiten en de controle op het Noorden te verstevigen. Uiteindelijk zou de lijn doorgetrokken moeten worden naar de ijzerertsvoorraden en potentiële katoengebieden in het district Sokode (Knoll 1978, p. 131). Ook hier werden na aanleg van de spoorlijn alleen nog die trajecten van de hoofdweg naar Atakpame onderhouden, die als aan- en afvoerlijn van een station konden dienen (*Deutsches Kolonialblatt* 1913, p. 154). Centra van waaruit aan- en afvoerwegen begonnen waren Atakpame, Nuatja, Agbeluvho en Tsevie. De aanleg van deze wegen was al deels voor de aanleg van de spoorlijn begonnen (Jahresbericht 1908, p. 20-21; *Deutsche Schutzgebiete* 1912, p. 104). Ook de stijging van het aantal vestigingen van handelsfirma's in Atakpame dateerde al van voor de aanleg van de spoorlijn (Tabel 2). Gegevens hieromtrent na 1908 ontbreken.

De aanleg van de spoorlijn reduceerde de transportkosten tot ongeveer 27 pf per ton/km (*Deutsche Schutzgebiete* 1914, pp. 384-385). In hoeverre dit van invloed is geweest op de katoenproduktie in het district Atakpame is moeilijk te bepalen aangezien de spoorlijn zo kort voor het einde van de Duitse kolonisatie voltooid werd.

Een uitbreiding van deze spoorlijn naar het Noorden is tijdens de Duitse kolonisatie niet meer gerealiseerd, evenmin als uitbreiding van de spoorlijn Lome-Anecho naar het achterland van Anecho.

Terwijl tot dan toe de aanleg van wegen dankzij het gebruik van dwangarbeid nog grotendeels door de Togolese koloniale staat gefinancierd kon worden, werd voor de

financiering van de pier en de spoorlijnen een beroep gedaan op de Duitse staat. De aanleg en exploitatie van pier en spoorlijnen werden uitbesteed aan een Duits bedrijf. Bij de aanleg van de spoorlijnen werden tot dan toe ongekende aantallen arbeiders ingezet. In 1909 en 1910 werkten bijvoorbeeld 2500 à 3500 arbeiders aan de spoorlijn naar Atakpame (Deutsche Schutzgebiete 1911, p. 119). De inschakeling van dergelijke grote aantallen arbeidskrachten uit het Zuiden dreigde echter de commerciële produktie te ondermijnen. Bovendien was sinds 1907 de belastingarbeid beperkt tot een periode van 12 dagen en werd daarom vooral gebruikt voor de aanleg van lokale wegen en kanalen. Vandaar dat voor de aanleg van de spoorlijnen in toenemende mate arbeiders uit de districten Sokode en Sansane-Mango werden aangewezen. Zij werden voor een periode van 6 maanden als contractarbeiders aangesteld omdat de belastingarbeidperiode te kort was om hen effectief te kunnen inzetten. Naast een wisselend aantal gewone loonarbeiders werkten zodoende aan de spoorlijn naar Atakpame gemiddeld 2000 contractarbeiders: een aantal dat door de koloniale staat aan de bouwfirmas was gegarandeerd ( *Deutsches Kolonialblatt* 1911, pp. 427-431). De voedselvoorziening (maïsverbouw) werd verzorgd door meegereisde familieleden of door lokale producenten die maïs aan de spoorwegaarbeiders verkochten. Volgens Knoll (1978, p. 82) deden zich in Togo geen arbeidstekorten voor vanwege het reservoir aan arbeidskrachten in het Noorden. Niettemin migreerden al sinds de aanleg van de spoorlijn naar Anecho veel potentiële (spoorweg)arbeiders naar de buurlanden. De hoge sterfte onder de spoorwegaarbeiders en de in vergelijking met de buurlanden lage lonen gaven daartoe alle aanleiding. Deze migratie nam volgens sommigen in die tijd verontrustende

vormen aan, ook al omdat veel geschoolde arbeiders vertrokken (Knoll 1978, pp. 82-86).

Er moet overigens op gewezen worden dat ook in deze periode niet alle infrastructurele werken op initiatief van de koloniale staat tot stand kwamen. In het district Anecho en in mindere mate in het district Lome nam de lokale bevolking ook zelf het initiatief tot de aanleg van wegen, dammen, etc. (Jahresbericht 1909, p. 24; Deutsche Schutzgebiete 1911, p. 120; 1912, p. 103). Volgens Gould (1960, p. 42) gebeurde in de Goudkust iets soortgelijks. Het wegennet in het Noorden vertoonde nog voor een deel het patroon uit de prekoloniale periode. De noord-zuidwegen die aansluiting gaven op de spoorlijnen werden echter verbeterd (hoewel nog niet overal begaanbaar voor handwagens) om een betere controle van het gebied vanuit het Zuiden mogelijk te maken, de karavaanhandel naar het Zuiden te kunnen afleiden, de rubberproduktie uit Noord-Misahöhe en Kete-Kratchi te kunnen afvoeren en veelbelovende katoenproduktiegebieden o.a. in het district Sokode te kunnen ontsluiten. Een indicatie voor de voortschrijdende Europese penetratie van het Noorden vonden we in de vestiging van handelsfirma's in 1907 in Sokode en Sansane-Mango. Afgezien van rubber en katoen was de produktie in het Noorden verder nog weinig beïnvloed door de koloniale penetratie. Hoewel van eind 1907 tot 1912 de districten Sokode en Sansane Mango door de koloniale staat tot verboden gebied voor Europeanen werden verklaard, ging de wegeaanleg gewoon door (*Deutsches Kolonialblatt* 1908, p. 54; Deutsche Schutzgebiete 1914, p. 104). Onduidelijk is of de vestigingen van handelsfirma's in Sokode en Sansane-Mango gesloten werden. Cornevin (1959, p. 173, pp. 197-199) maakt duidelijk dat de sluiting van het Noorden met name gericht was

tegen de penetratie van de missie in dit voornamelijk Islamitische gebied. De koloniale staat verwachtte sociale onrust van deze penetratie.

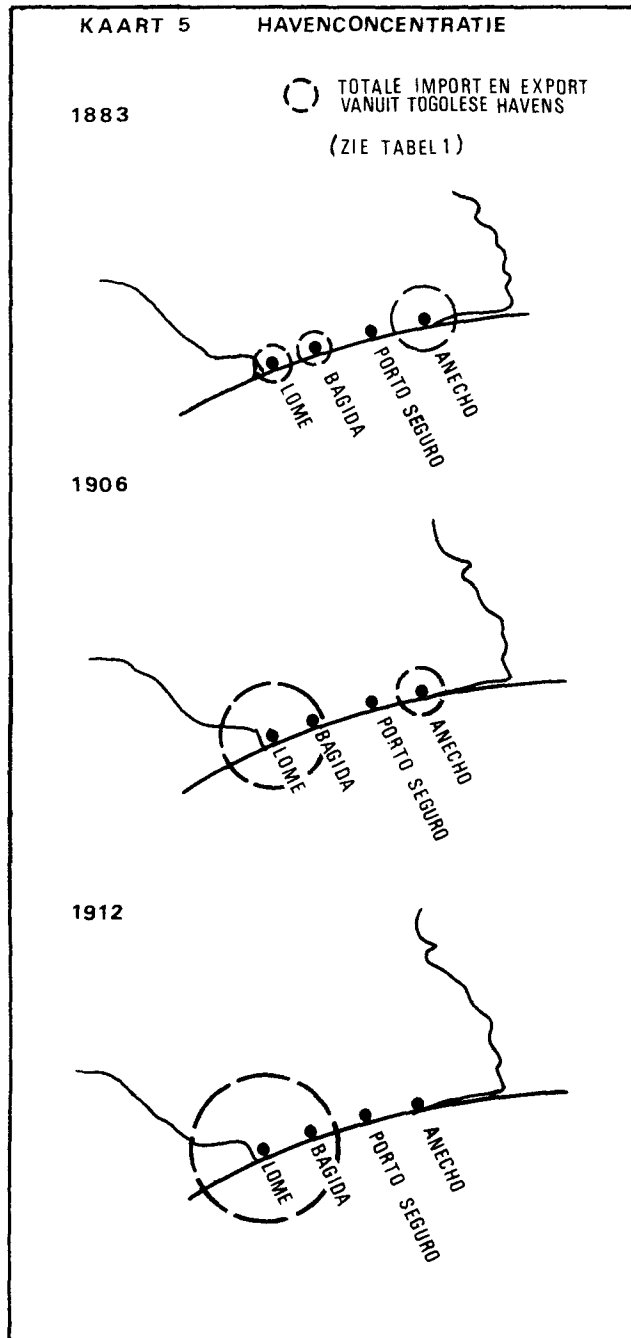
#### Conclusie

De laatste periode in de Duitse kolonisatie van Togo werd gekenmerkt door een nieuwe ontwikkeling in infrastructuur en transport, de spoorwegen. Het wegennet onderging daardoor deels een functiewijziging omdat de functie van primaire transportlijn door de spoorlijnen werd overgenomen. Wegen dienden daarna als aan- en afvoerlijnen voor deze spoorlijnen. Handwagens en dragers, in de kuststrook ook kano's, werden gebruikt voor het transport van en naar de spoorlijn. Vrachtauto's hadden in deze periode (nog) dezelfde functie. Een identieke ontwikkeling signaleerde Gould (1960, p. 43) voor de Goudkust. Van der Laan (1980, pp. 10-11) meent dat voor 1914 vrachtautotransport begint als een verlengstuk van (rivier- of) railtransport en beperkt van omvang was. Dit komt overeen met de bevindingen voor Togo. Niettemin betekende het vrachtautotransport in district Misahöhe een substantiële verlenging van de penetratielijnen, die tot stand kon komen omdat het reliëf verdere aanleg van de spoorlijn te kostbaar maakte. Het vrachtautotransport werd bovendien niet verzorgd door de staat, zoals Van der Laan meent dat regel was, maar door een particuliere onderneming. De aanleg van spoorlijnen betekende een versnelling en vergroting van de transportcapaciteit op reeds gevestigde penetratie-assen vanuit Lome. Door de verbetering van noord-zuidwegen die aansloten op de spoorlijnen werd de integratie van het Noorden met het Zuiden versterkt ten koste van de prekoloniale oost-westintegratie. De integratie was op het vlak van de exportproductie echter beperkt,

zoals ook tot uiting komt in de geringe ontwikkeling van lokale aan- en afvoerwegen en de beperkte vestiging van handelsfirma's. Ze had vooral betrekking op de levering van arbeidskrachten.

De ruimtelijke integratie van het Zuiden was zowel intern als extern (met de exportmarkt) veel groter. Zowel de kwaliteit van het transport als de ontwikkeling van het (infrastructuur)netwerk waren verder gevorderd. Aan het einde van de Duitse kolonisatie waren de districten Anecho, Lome en Misahöhe het best ontsloten. De wegdichtheid rond enkele centra in Misahöhe en in het gehele district Anecho (*Deutsches Kolonialblatt* 1913, p. 154; Gould 1960, p. 130) was even hoog als die rond de best ontsloten centra in de Goudkust in dezelfde tijd. De ontwikkeling van 'feeder roads' vanuit centra langs de penetratie-assen, waar zich dankzij de spoorlijn nog meer handelsfirma's gevestigd hadden, was verder gegaan in deze periode. Zoals volgens Taaffe c.s. (1963, p. 505) te verwachten, waren laterale verbindingen tussen de penetratie-assen ontstaan doordat 'feeder roads' vanuit verschillende penetratie-assen op elkaar aansloten.

Ook tussen de hoofdcentra aan de kust, Lome en Anecho, kwam een verbinding tot stand. Er was in dit geval echter geen sprake van lokale aan- en afvoerwegen die op elkaar aansloten. Het is opvallend dat Van der Laan (1980, p. 8) de spoorlijn Lome-Anecho niet opneemt in zijn opsomming van penetratiespoorlijnen. Deze spoorlijn vertoonde dan ook niet het bekende beeld van een lijn min of meer loodrecht het binnenland in. Deze laterale verbinding van een hoge kwaliteit versnelde het reeds eerder begonnen proces van havenconcentratie. Anecho, eens de belangrijkste haven aan de Togolese kust, had daardoor aan het einde van de Duitse koloniale periode als zelfstandig penetratiecentrum



afgedaan en was gedegradieerd tot een collectiecentrum in het achterland van Lome. Taaffe c.s. (1963, pp. 504-505) voorzien een dergelijke ontwikkeling pas in een stadium dat het hele netwerk geïntegreerd is. Van der Laan (1980, pp. 8-9) merkt terecht op dat spoorlijnen werden aangelegd vanuit de plaats met de beste havenfaciliteiten: in Togo ging de aanleg van de pier in Lome vooraf aan de aanleg van de spoorlijnen. Deze ontwikkeling was echter eerder het sluitstuk dan het begin van de havenconcentratie in Togo.

### 5. Slotopmerkingen.

De periode die in dit paper centraal staat, betreft slechts de eerste twee van de vier stadia van ruimtelijke ontwikkeling die Slater heeft onderscheiden, *n.l.* het prekoloniale stadium en het stadium van koloniale penetratie. In een vervolgstudie zullen latere stadia geanalyseerd worden, waarbij speciale aandacht zal worden geschonken aan de opdeling van Togo in een Frans en een Brits mandaatgebied na de Eerste Wereldoorlog.

Hoewel in dit paper de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur van Togo vooral onderzocht is aan de hand van de ontwikkelingen in transport en infrastructuur, is duidelijk geworden dat deze nauw verweven zijn met andere ruimtelijke processen. De ontwikkeling van de infrastructuur in Togo was verbonden met de uitbreiding van de exportproductiegebieden en toenemende marktintegratie, die soms weer landaccumulatie en proletarisering tot gevolg hadden. Op het vlak van de urbanisatie veroorzaakte de infrastructuurontwikkeling de groei of achteruitgang van bestaande centra en het ontstaan van nieuwe. De groeiende vraag naar arbeidskrachten voor de aanleg van de infra-

structuur leidde tot een steeds grotere arbeidsmigratie over steeds langere afstanden en daarmee tot de integratie van het perifere noorden.

Door in dit paper aandacht te schenken aan produktie en handel, transport en infrastructuur aan de vooravond van de koloniale penetratie en vervolgens de veranderingen daarin na te gaan is duidelijk geworden dat de (moderne) infrastructurele ontwikkeling en de ontwikkeling van de koloniale ruimtelijke structuur niet in het luchtledige heeft plaatsgevonden. Ze volgden in eerste instantie de hoofdlijnen van de bestaande ruimtelijke structuur. Na verloop van tijd kwam steeds meer een herstructurering op gang.

Daarbij is duidelijk geworden dat de moderne transportmiddelen de koloniaal-ruimtelijke herstructurering niet hebben ingeluid maar hebben versneld.

De ontwikkelingen die Taaffe c.a. (1963) verder in hun model beschrijven kunnen voor een deel ook in Togo geïmpliceerd worden. Die overeenkomst behoeft geen bevreemding te wekken. Zowel Ghana als Nigeria, waarop Taaffe c.s. hun model baseren, kenden evenals Togo een vroege ontwikkeling als 'économie de traite'. Omdat het grote aantal 'peasants' betrof die geheel of gedeeltelijk voor de exportmarkt produceerden was een goed ontwikkeld netwerk van aan- en afvoerlijnen onontbeerlijk. Wanneer Hofmeier (1973, pp. 86-88) meent dat de ontwikkeling van het transport in Tanzania overeenkomsten vertoont met het model van Taaffe c.s., dan zou daarvoor mogelijk dezelfde verklaring kunnen worden gegeven.

In het algemeen zal een inschakeling in de wereldmarkt via mijnbouw- en plantage-enclaves tot een meer beperkte infrastructurele ontwikkeling hebben geleid. Het lijkt daarom verstandig de hier geschetste infrastructurele ontwikkeling in Togo, alsmede die in Ghana en Nigeria

#### SUMMARY

This paper 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 fully be understood without special reference to the pre-colonial spatial structure. Pre-colonial Togo took part in 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 took place along established pre-colonial lines, although some important modifications occurred notably in the centre of gravity 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 weakened by an integration with the South which becomes especially perceptible in road development and labour migration.



welke door Taaffe c.s. en Gould werden onderzocht, niet te veralgemeniseren tot gebieden die geen inschakeling in de wereldmarkt als 'économie de traite' hebben doorgemaakt.

LITERATUUR EN BRONNEN

- AMENUMEY, D. (1969), German Administration in Southern Togo. *Journal of African History* 10, 4, pp. 623-639.
- AMIN, S. (1972), Underdevelopment and Dependence in Black Africa: Origins and Contemporary Forms. *Journal of Modern African Studies* 10, 4, pp. 503-524.
- AMIN, S. (1973), *Neo-Colonialism in West Africa*. Harmondsworth.
- ANTHEAUME, B. (1972), La palmerie du Mono: Approche géographique. *Cahiers d'Etudes Africaines* 12, 47, pp. 458-485.
- ARHIN, K. (1979), *West African Traders in Ghana in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. London.
- BOOTH, J. (1912), *Wirtschaftliches über Togo*. Berlin.
- BROWN, D. (1974), Anglo-German Rivalry and Krepi Politics, 1886-1894. *Transactions of the Historical Society of Ghana* 15,2, pp. 201-216.
- CALVERT, A. (1918), *Togoland*. London.
- CARDINALL, A. (1926), The Story of the German Occupation of Togoland. *Gold Coast Review*, 2,2, pp. 192-207.
- COLEMAN, J. (1956), Togoland. *International Conciliation* 509, pp. 3-85.
- COQUERY-VIDROVITCH, C. (1971), De la traite des esclaves à l'exportation de l'huile de palm et des palmistes au Dahomey: XIXe siècle. In: C. Meillassoux, ed. (1971), pp. 107-123.
- CORNEVIN, R. (1959), *Histoire du Togo*. Paris.
- DARKOH, M. (1967), Togoland under the Germans: Thirty Years of Economic Development (1884 to 1914) Part I. *Nigerian Geographical Journal* 10, 2, pp. 107-122.
- DARKOH, M. (1968), Togoland under the Germans: Part II. *Nigerian Geographical Journal* 11, 2, pp. 153-168.
- DECALO, S. (1976), *Historical dictionary of Togo*. London.
- DEUTSCHESCHRIFT über die Entwicklung des Schutzgebietes Togo im Jahre 1893/1894 (1895). Berlin.
- Die DEUTSCHEN Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1909/10 - 1910/11 - 1912/13, 1911-1912-1914. Amtliche Jahresberichte. Berlin.
- DEUTSCHER Kolonial Atlas, (1897), Gotha.
- DEUTSCHES Kolonialblatt, (1890-1915). Berlin.

- GOULD, P. (1960), *The Development of the Transportation Pattern in Ghana*. Evanston.
- HETZEL, W. (1974), *Handel in Togo und Dahomey*. Köln.
- HILL, P. (1970), *Studies in Rural Capitalism in West Africa*. Cambridge, pp. 21-29.
- HOFMEIER, R. (1973), *Transport and Economic Development in Tanzania*. München.
- HOPKINS, A. (1975), *Economic History of West Africa*. London.
- JAHRESBERICHT über die Entwicklung des Schutzgebietes Togo im Jahre 1895-1900/01, 1896-1902. Jahresbericht über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee im Jahre 1904/05 - 1907/08, 1906-1909. Berlin.
- KNOLL, A. (1978), *Togo under Imperial Germany 1884-1914: A Case Study in Colonial Rule*. Stanford.
- KUCZYNSKI, R. (1939), *Cameroons and Togoland: A Demographic Study*. London.
- LAAN, H. van der (1980), *Modern Inland Transport and the European Trading Firms in Colonial West Africa*. Working Papers African Studies Centre 1. Leiden.
- MARKOV, W. & P. SEBALD (1967), *The Treaty between Germany and the Sultan of Gwandu*. *Journal of the Historical Society of Nigeria* 4, 1, pp. 141-151.
- MEILLASSOUX, C., ed. (1971), *L'Evolution du commerce africain depuis le XIXe siècle en Afrique de l'Ouest*. London.
- METZGER, O. (1941), *Unsere alte Kolonie Togo*. Neudamm.
- NEWBURY, C. (1961), *The Western Slave Coast and its Rulers*. London.
- NEWBURY, C. (1971), *Prices and Profitability in Early Nineteenth-Century West African Trade*. In: C. Meillassoux, ed. (1971), pp. 91-106.
- RAMAER, R. (1978), *Verkeersnetwerken in ontwikkelingslanden: Het voorbeeld van de East African Railways*. *Geografisch Tijdschrift* 12, 2, pp. 81-96.
- SLATER, D. (1975), *Colonialism and the Spatial Structure of Underdevelopment: Outlines of an Alternative Approach, with Special Reference to Tanzania*. *Journal of Modern African Studies* 4, 2, pp. 137-162.

- TAAFFE, E., R. MORRILL & P. GOULD (1963), *Transport Expansion in Underdeveloped Countries: A Comparative Analysis*. *Geographical Review* 53, pp. 501-529.
- WILKS, I. (1971), *Asante Policy towards Hausa Trade in the Nineteenth Century*. In: C. Meillassoux, ed. (1971), pp. 124-141.