

# Die deutsche Kolonialarchitektur in Togo

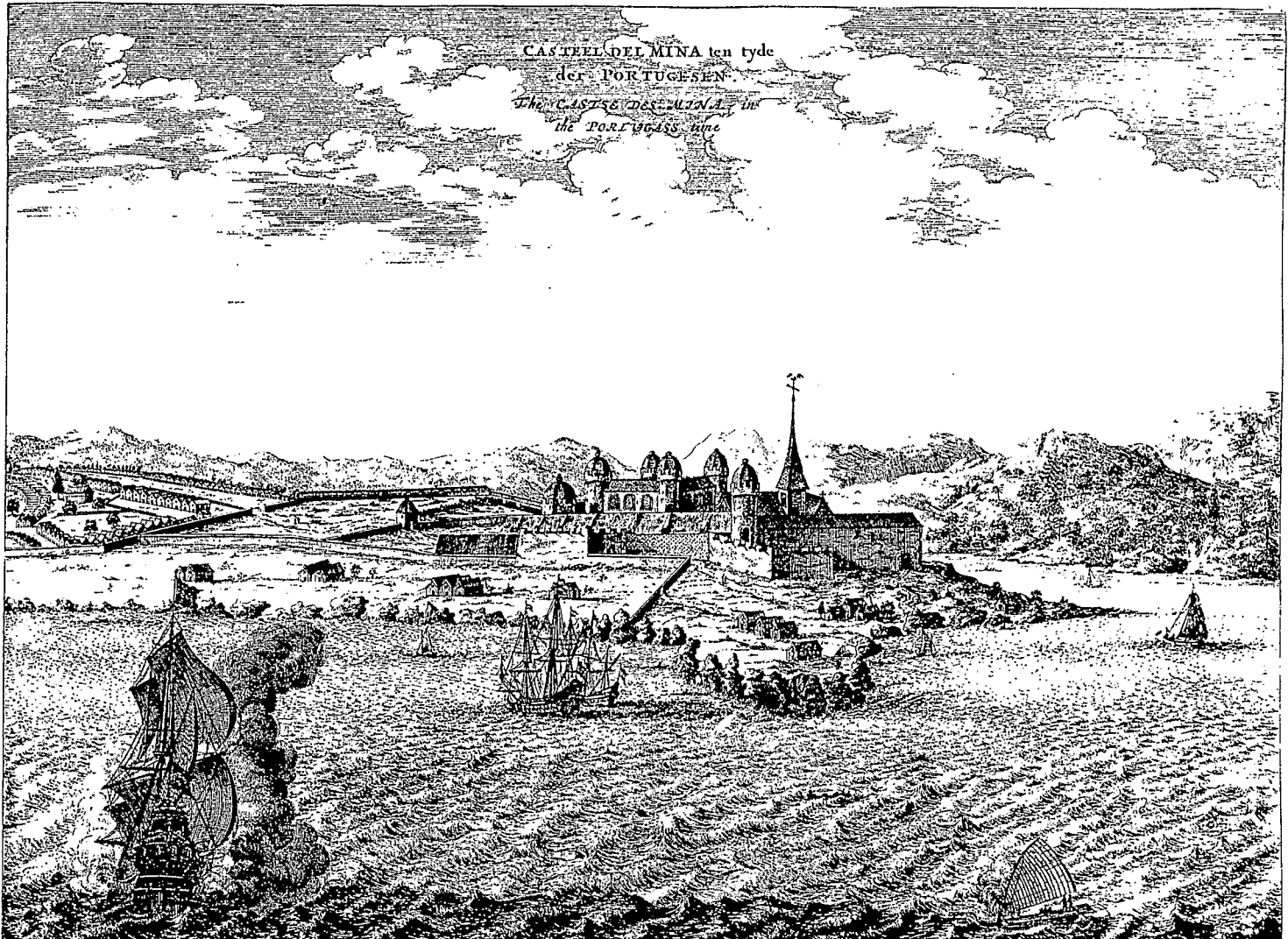
Die räumliche Erschließung Togos durch die deutsche Kolonisierung

Schon während der Trocken-saison von 1471–1472 waren Europäer an der Küste entlang-gesegelt, die heute zu Togo gehört. Bis zum 19. Jahrhundert blieb sie allerdings weitgehend unbeachtet, zugunsten von östlicheren Gebieten, die Sklaven lieferten, und west-licheren, in denen es außerdem noch Gold gab. An dieser reinen Sandküste, die durch eine sehr gefährliche, vorgelagerte Brandung geschützt ist, bot sich kein idealer Ort für einen Hafen. Der Handel, der dort getrieben wurde, führte zu keiner dauerhaften Niederlassung.

L'architecture coloniale allemande au Togo

L'implantation spatiale de la coloni-sation allemande au Togo

C'est dès la saison sèche 1471–1472 que les Européens avaient longé le littoral aujourd'hui togolais, mais, jusqu'au XIXème siècle, ils le délaissèrent au profit des régions situées plus à l'est (pourvoyeuses d'esclaves) et plus à l'ouest (qui fournissaient aussi de l'or). Sur cette côte uniformément sableuse et défendue par la très dangereuse barre, aucun bon site ne pouvait attirer un port, et le commerce qui s'y faisait n'avait engendré aucune implantation européen permanente.



Während Portugiesen, Dänen und Engländer (1) die Küste Togos nur streiften, richteten sich 1874-1875 zum ersten Mal deutsche Firmen, aus Bremen und Hamburg, auf Dauer in Aného ein. Ihnen folgten später französische Firmen, die im heutigen Benin bedeutendere Niederlassungen hatten. Als der Handel in Lomé ab 1880 einen raschen Aufschwung nahm, weil über diesen Hafen der englische Zoll der benachbarten Gold Coast umgangen werden konnte, gründeten diese Firmen auch dort Handelsniederlassungen. An den Gebäuden, die damals entstanden, ist aufgrund von zeitgenössischen Dokumenten erkennbar, wie sehr man noch in den Anfängen steckte.

Die offizielle Ernennung zum deutschen Protektorat am 5. und 6. Juli 1884 brachte zunächst keine großen Veränderungen mit sich, es sei denn, daß sie für die Handelsunternehmen eine Garantie der Dauerhaftigkeit darstellte. Erst ein Jahr später kam ein erster Beamter an, der sehr junge „Kaiserliche Kommissar“ Falkenthal, den ein Sekretär und ein mit zwölf Gewehren bewaffneter Unteroffizier begleiteten. Er richtete sich im einzigen zweistöckigen Gebäude von Baguida ein, in der Bremer Faktorei.

Premières implantations

Alors que Portugais, Danois, Hollandais, Anglais (1) ne faisaient que passer, ce sont des firmes allemandes, de Brême et de Hambourg, puis des françaises (mieux implantées dans l'actuel Bénin) qui, en 1874-1875, s'établirent pour la première fois à demeure à Aného.

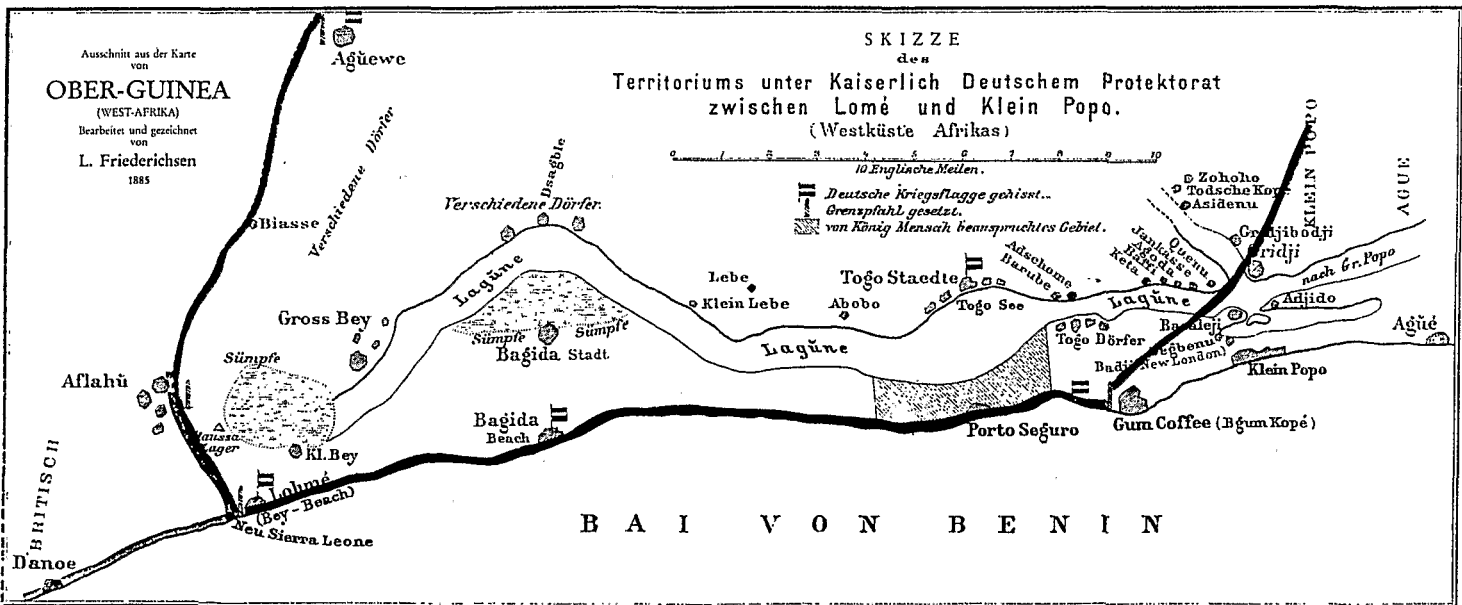
Quant, à partir de 1880, le commerce se développa rapidement à Lomé, afin de tourner les douanes anglaises de la Gold Coast voisine, des firmes y établirent aussi des comptoirs, dans les bâtiments dont les témoignages du temps signalent le caractère rudimentaire.

La proclamation officielle du protectorat allemand, les 5 et 6 juillet 1884, ne changea, dans l'immédiat, pas grand'chose, si ce n'est de donner à ces compagnies la garantie de la durée. Ce n'est qu'un an plus tard que débarqua un premier fonctionnaire, le tout jeune "commissaire impérial" Falkenthal, assisté d'un secrétaire et d'un sergent armé de 12 fusils, qui s'installa dans le seul bâtiment à étage de Baguida, celui de la Factorerie de Brême.

En 1887, un vaste marchandage entre colonisateurs ayant laissé aux Allemands la ville d'Aného (de loin la plus importante du littoral), ceux-ci y établirent leur chef-lieu, sur le plateau de Zébé, au nord de la lagune. Cela restait une implantation très modeste, si ce n'est le bâtiment métallique à étage ("Eiserneshaus"), importé préfabriqué, qu'on y monta, et qui fit forte impression.

(1) Les firmes britanniques seront en fait représentées, dans les années 1880, par des commerçants sierraléonais ou autochtones anglicisés.

(1) In den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurden die britischen Firmen durch anglicisierte Eingeborene oder sierraleonische Kaufleute vertreten.



Erst etwa ein Jahrzehnt nachdem sich die Deutschen zaghaft an der Küste eingerichtet hatten, wurde die Besetzung des Hinterlandes ernsthaft in Angriff genommen. Es waren in der Zwischenzeit Vorstöße nach Kpalimé und zum Volta (1887–1888) unternommen worden, sowie, in den Jahren von 1890 bis 1894, weitere Expeditionen von Bismarckburg aus (einer 1888 auf dem Adele-Hügel gegründeten Niederlassung, die, wie sich bald zeigte, zu weit entfernt von den Kommunikationsstraßen lag).

Schon 1890 waren die Verwaltungs- und Militärstationen von Misahöhe (2), oberhalb des großen Markortes Kpalime, und des im Voltatal gelegenen Kete-Krachi gegründet worden. Aber erst 1896–1898 wurden, rasterartig das Gebiet absteckend, koloniale Stützpunkte angelegt (1896 entstanden die ersten Stationen in Bassar und Mango, 1897 in Kpandu, 1898 in Atakpame und Sokode, 1899 in Ho, und erst 1901 in Yendi und 1903 in Notsé). So entstand ein Netz aus Städten (einige aus vorkolonialer Zeit stammend, andere ganz neu aus dem Boden gestampft), das heute noch die wesentlichen Knotenpunkte im urbanen Togo bildet.

Die bedeutendste Veränderung an der Küste war die Verlegung der Hauptstadt von Zébé nach Lomé im Jahre 1897 (3). Lomé verdankte diese Beförderung weniger seiner wirtschaftlichen Aktivität, die summa summarum recht konjunkturabhängig war, als seiner Eigenschaft als eigentliches Tor zum Norden. Als Verkehrsstraße zur Erschließung des Hinterlandes waren die Achsen Aneho-Tokpli-Atakpamé (die damals verschwand) oder Lomé-Atakpamé (die sich erst in der französischen Epoche durchsetzte) weniger wichtig als die Route Lomé-Kpalimé (oder Lomé-Ho), die sich zu genau dieser Zeit durchsetzte. Sie führte weiter durch die Monts du Togo (höchster Teil des Togo-Atakora-Gebirges), über den Paß von François am Fuß der Misahöhe, und durch die Täler von Volta und Oti, wo die großen binnenländischen Karawanenstraßen Westafrikas verlaufen.

(2) Diesen Namen verdankt der Ort Misa von Esterhazy, in die der Gouverneur Jesko von Puttkammer verliebt war.

(3) Was der Verlegung von vierzehn deutschen Beamten entsprach

... Das „Eiserne Haus“ wurde demontiert und an der Stelle des jetzigen Innenministeriums wieder aufgebaut.

Ce n'est en fait qu'une dizaine d'années après leur timide installation sur le littoral que les Allemands entreprirent l'occupation effective de l'hinterland, après la percée vers Kpalimé et la Volta (1887–1888), puis les explorations menées depuis la station de Bismarckburg (fondée en 1888 sur une colline de l'Adélé, qui se révéla vite trop à l'écart des voies de communication) dans les années 1890–1894.

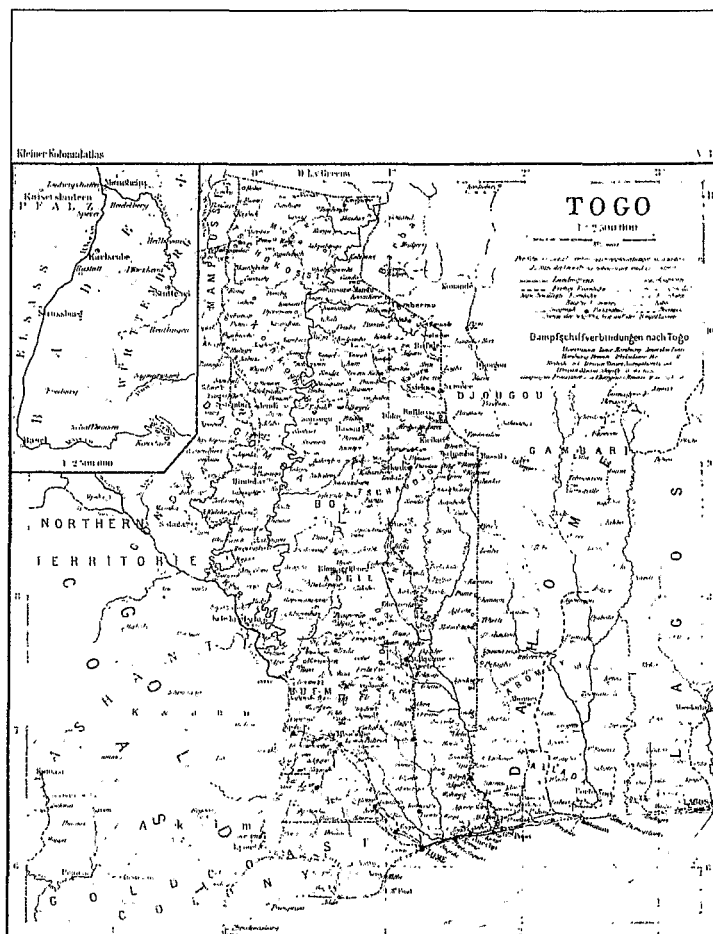
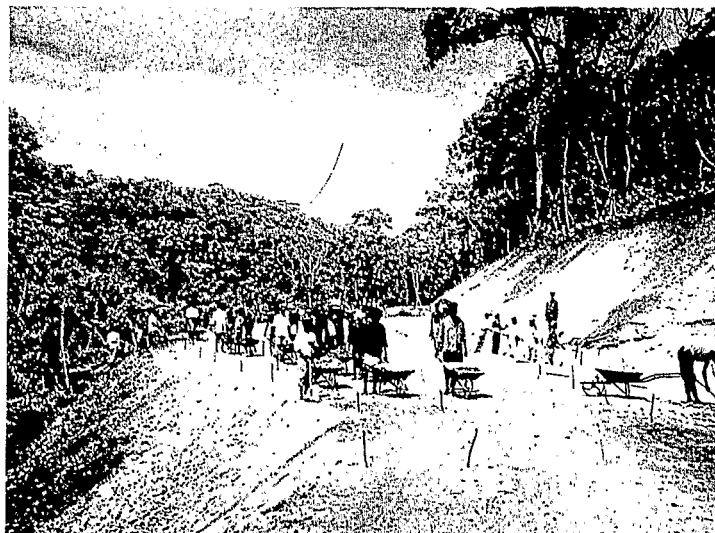
En 1890 avaient été fondés les postes administratifs et militaires de Misahöhe (2), au-dessus du gros marché de Kpalimé, et de Krachi, dans la vallée de la Volta. Ce n'est qu'en 1896–1898 que s'implantèrent vraiment les bases du quadrillage colonial (1896: Bassar, Mango; 1897: Kpandu; 1898: Atakpamé, Sokodé; 1899: Ho) et encore en 1901 Yendi, en 1903 Notsé: et réseau de villes (les unes pré-coloniales, les autres créées de toutes pièces) qui forme encore l'essentiel de l'armature urbaine de Togo d'aujourd'hui.

Sur la côte, la mutation décisive avait été, en 1897, le transfert de la capitale de Zébé à Lomé (3). Plus qu'à l'activité de son commerce, – somme toute conjoncturelle –, Lomé devait sa promotion au fait qu'elle était la véritable porte du Nord: bien plus que les axes Aneho-Tokpli-Atakpamé (qui disparaît alors) ou Lomé-Atakpamé (qui ne s'imposera qu'à l'époque française), la grande voie de pénétration de l'hinterland, qui prend précisément forme ces années là, c'est la route Lomé-Kpalimé (ou Ho) et, de là, à travers les Monts du Togo, par le col von François que surveille Misahöhe, les vallées de la Volta et de l'Oti, où se déploient les grandes pistes caravanières du trafic intérieur de l'Afrique occidentale

(2) D'un nom de la princesse Misa von Esterhazy, dont le gouverneur Jesko von Puttkammer était amoureux..

(3) Soit un effectif de 14 fonctionnaires allemands...

L'Eiserneshaus fut démontée et réinstallée à l'emplacement de l'actuel ministère de l'Intérieur.



Karte von 1912

Die Entstehung der großen Achsen der Infrastruktur Togos

Im Gegensatz zur räumlichen Erschließung Togos, die in etwa flächendeckend durchgeführt wurde, entstand bei der wirtschaftlichen Erschließung aufgrund der Verkehrsschwierigkeiten ein großes Ungleichgewicht. Mangels gut schiffbarer Gewässer waren Handel und Warentransporte nur mittels langer Trägerkarawanen möglich, die langsam, schwerfällig und teuer waren und daher ungeeignet für jegliche moderne wirtschaftliche Entwicklung. So blieb die deutsche Einflußnahme auf den Norden Togos nur eine sehr oberflächliche, die sich lediglich auf eine politisch-militärische Kontrolle beschränkte. Diese Kontrolle wurde von Stationen ausgeübt, deren einige wenige Verwaltungsgebäude aus örtlichen Baumaterialien bestanden und im allgemeinen sehr bescheiden waren (eine Ausnahme ist der zinnenbewehrte Turm von Bassar). Bei der Wahl der Lage wurde jedoch Geschick bewiesen: Man errichtete die Stationen auf luftigen Hügeln und pflanzte schöne Bäume an. Der Bau der Landungsbrücke von Lomé im Jahr 1904 brachte der Stadt das Monopol über den Seehandel der gesamten Küste ein, und sie war es auch, die „Togos Tore zur Welt“ öffnete. Lomé war auch Ausgangspunkt für ein Eisenbahnnetz, das die Orte des südlichen Togos miteinander verbinden sollte; 1905 erreichte die Schiene Aného, 1907 Kpalimé, und 1909 Atakpamé (4). Die Folge davon war, daß sich nun alle Handelsgeschäfte, wie sie für eine exportorientierte Wirtschaft von entscheidender Bedeutung sind, auf die Hauptstadt konzentrierten. Schon damals wurden die großen Linien der räumlichen Organisation Togos, wie sie bis heute fortbestehen, festgelegt.

Von diesem Zeitpunkt an war Togo in zwei Teile gespalten: in einen nördlichen Raum, wo die traditionellen Grundlagen des Tauschhandels mit dem Niedergang der alten Cola-Straßen bedeutungslos wurden – allein Sokode entwickelte sich als Verteilungszentrum für von der Küste importierte Waren zu einer Stadt von einiger Wichtigkeit – und in einen Süden, der auch, wie wir später sehen werden, über das von den Missionen aufgebaute Bildungswesen verfügt. Dieses südliche Togo ist nach kolonialer Wirtschaftslogik das einzig „nützliche Togo“.

Die wirtschaftliche Erschließung durch die Schutzmacht zielte im wesentlichen auf diejenigen Produkte der Landwirtschaft Togos, die sich für den Export eigneten (5): Palmöl und Palmkerne (ebenso Mais) aus der Umgebung von Aného, Kopra aus dem Küstengebiet, Naturkautschuk und – vorerst in geringen Mengen – Kakao aus den feuchteren westlicheren Bergen zwischen Kpalimé und Atakpamé, Baumwolle, deren Anbau die deutsche Verwaltung mit Nachdruck in der Umgebung von Notsé und ihrer landwirtschaftlichen Versuchsstation förderte (6) . . .

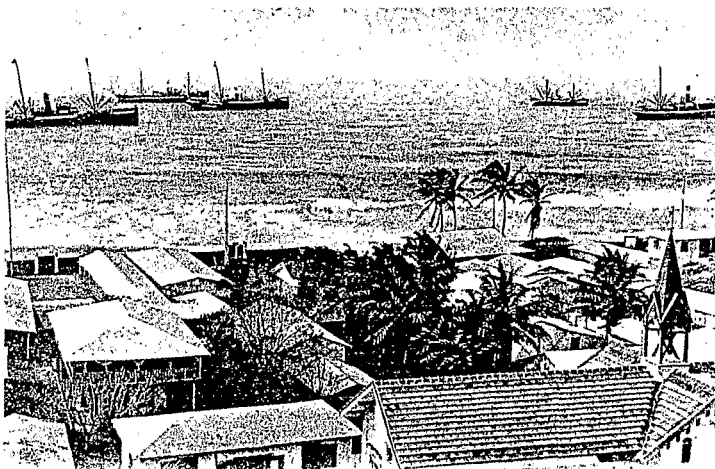
Natürlich kam dieser wirtschaftliche Aufschwung in erster Linie den Orten der genannten Regionen zugute. Es entstanden neben den Verwaltungsgebäuden und Bahnhöfen viele teils imposante Faktoreien sowie Krankenhäuser und Missionsstationen. Kpalimé, das als Endstation einer Bahnlinie um ihren Ortskern herum wuchs und gedieh (während die deutsche Verwaltung die frische Luft in Misahöhe vorzog), ist die typischste der Städte des Hinterlandes. Von diesen war sie auch diejenige mit der größten deutschen Siedlung (7).



(4) Diese Verbindungen sollten weiter bis Tokpli, bis Ho und über Bassar bis zum Eisenerzlager von Bandjeli ausgebaut werden. Letztere wurde von der französischen Verwaltung in Angriff genommen, der Bau mußte aber 1934 aufgrund der Wirtschaftskrise bei Blitta aufgegeben werden.

(5) Dazu gehören auch einige kleine Verarbeitungsfabriken (Entkernung, etc. . .) in den Anbaugebieten von Notsé, Atakpamé, Kpalimé, Agou, Kpémé . . . sowie von Lomé.

(6) Eine weitere Versuchsstation befand sich in Tchachaminade bei Bassar.  
(7) 18% der Europäer in Togo lebten 1909 im Bezirk Misahöhe, 1913 waren es 23% (von einer bescheidenen Gesamtanzahl von 368, von denen 320 deutsche Bürger waren), gegenüber 12% im Bezirk Atakpamé-Notsé, 9% in Aného und . . . 51% in Lomé.



Blick auf die Rheebe von Lomé (Togo)

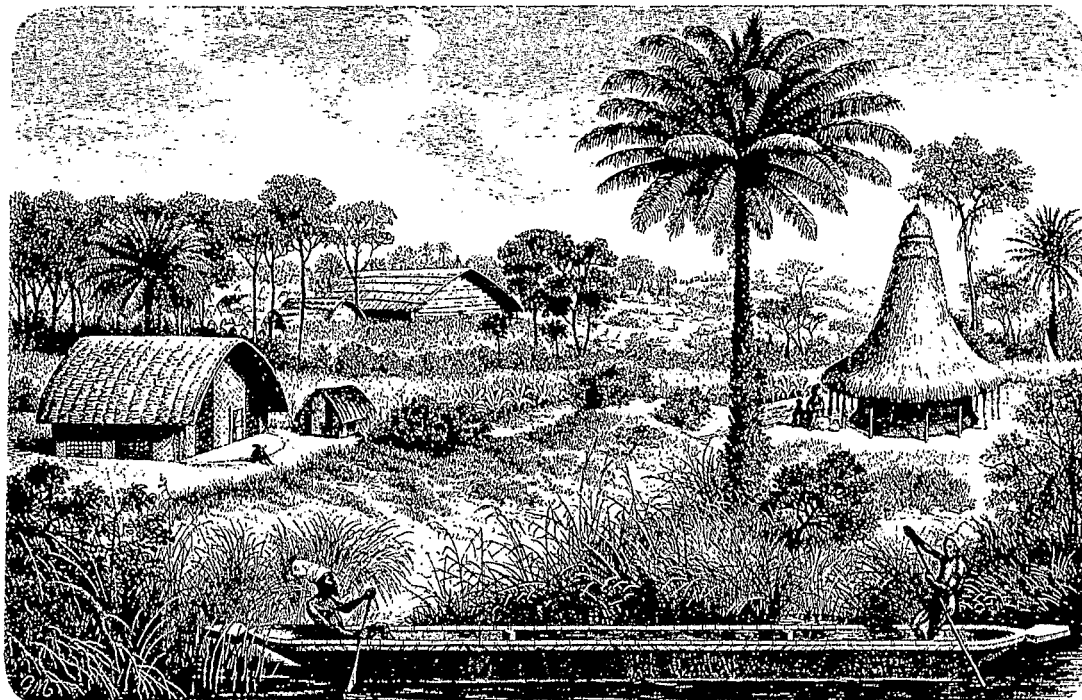
#### 4.1 La mise en place des grandes lignes de l'espace togolais

S'il y a donc quadrillage à peu près régulier de l'espace togolais, sa "mise en valeur" est en réalité très inégale, du fait de la difficulté des communications. Faute de bons axes navigables, le trafic ne peut se faire que par d'interminables caravanes de porteurs; lentes, lourdes, coûteuses, inaptes à un développement économique moderne. La pénétration allemande au nord du Togo restera donc fort superficielle: un simple contrôle politico-militaire à partir des stations, où l'on n'érige que quelques bâtiments administratifs en matériaux locaux, en général bien modestes (hormis la tour crénelée de Bassar), malgré d'heureux choix de site, sur des collines bien aérées, et de belles plantations

De fait, le Togo ne fut véritablement "ouvert" que par la création, en 1904, du wharf de Lomé, qui conféra à celle-ci la monopole de l'activité maritime sur toute la côte, et d'où partirent les éléments d'un réseau de voies ferrées drainant le Sud du pays: en 1905 le rail atteignait Aného, en 1907 Kpalimé, en 1909 Atakpamé (4). Un vaste entonnoir concentrait donc sur la capitale toutes les fonctions d'échange, décisives dans une économie extravertie: les grandes lignes de l'organisation spatiale du Togo jusqu'à nos jours étaient donc déjà fixées.

S'opposent donc dès lors un espace septentrional, où les bases traditionnelles des échanges vont périlcliter avec la décadence des anciennes routes de la cola (seule Sokodé, qui s'impose comme centre de distribution des marchandises importées venues de la côte, deviendra un centre urbain de quelque importance), et un Sud qui bénéficie aussi – on le verra plus loin – de l'infrastructure scolaire des missions: le seul "Togo utile" dans la logique économique de la colonisation.

La mise en valeur porte essentiellement sur les produits que l'agriculture togolaise peut fournir pour l'exportation (5): l'huile de palme et les noix palmistes (ainsi que le maïs) de la région d'Aného, le coprah du littoral, le caoutchouc naturel et – encore timidement le cacao des montagnes plus arrosées de l'ouest, de Kpalimé à Atakpamé, le coton que l'administration allemande développe énergiquement autour de Notsé et de sa station d'expérimentation agricole (6) . . .



Ce sont naturellement les villes de ces régions qui vont profiter de cet essor économique et voir s'élever, à côté des bâtiments administratifs et des gares, de nombreuses et parfois imposantes factoreries, ainsi que des hôpitaux et des missions. Kpalimé, qui prospère autour de son terminus ferroviaire (alors que l'Administration reste dans la fraîcheur des montagnes de Misahöhe) est la plus représentative de ces villes de l'intérieur, avec la plus importante communauté allemande de l'intérieur (7).

Traditionelle Bauweise und Hochöfen zur Eisengewinnung. Histor. Stich und Foto um 1900.

4) Lignes qu'il était prévu de prolonger vers Tokpli, vers Ho, et par Bassar, vers le gisement de fer de Bandjéli. Celle-ci sera entreprise par l'administration française, mais la crise économique obligea à l'interrompre 1934, à Blitta.

(5) Avec quelques petites usines de première transformation (égrenages, huileries, etc.) dans des uones de production: à Nolsé, Atakpamé, Kpalimé, Agou, Kpémé, . . . ainsi qu'à Lomé).

(6) Avec aussi une station d'essai à Tchatchaminacé, pres de Bassar.

(7) En 1909, le cercle de Misahöhe regroupe 18% des Européens au Togo, en 1913 23% (sur un total – modeste – de 368, dont 320 ressortissants allemands), face à 12% dans le cercle d'Atakpamé-Notsé, 9% à Aného et . . . 51% à Lomé.



Eisenhochöfen in Banjeli.

Die soziale und raumgliedernde Rolle der Missionsgesellschaften

Während die Norddeutsche (oder Bremer Mission) schon seit 1853 in Keta angesiedelt war, wo sie frühzeitig mit der Transkription der Ewe-Sprache begonnen hatte, kam die katholische Steyler Mission (oder S.V.D.) viel später nach Lomé, und zwar erst 1892, dafür aber mit Mitteln versehen, die ihr erlaubten, den Rückstand schnell wieder wettzumachen. Die Missionsgesellschaften waren prinzipiell in der Wahl ihrer Ansiedlung von der Verwaltungsstruktur unabhängig. Effektiv gab es jedoch, trotz der oft spannungsreichen Beziehungen zwischen Missionaren und Beamten eine große, geographische Übereinstimmung.

Die Bremer Mission siedelte sich vor allem in den westlichen Bergen, in der Nähe der Orte Ho, Kpalimé und Kpandou an. (Ihrem Beispiel folgten bald die Katholiken, deren Niederlassungen sich anfänglich auf das Küstengebiet beschränkt hatten.) Dafür gab es zwei Gründe: Erstens war das Klima weitaus verträglicher als das der Küste, deren ungesunde Dünste jedes Jahr viele Todesopfer forderten; und zweitens gedieh aufgrund des feuchten Klimas eine blühende Landwirtschaft, ein wichtiger Umstand, denn die Stationen mußten sich teilweise selbst versorgen und die Bauern mußten den Schulbesuch ihrer Kinder finanzieren können (8). Die protestantischen Missionare gründeten Niederlassungen in Amédzowé, die Katholiken in Gbi Bla Dörfer, die heute, wie der Zufall es wollte, in Ghana liegen. In der Hauptsache siedelten sie sich jedoch in Städten an, wo sie ihre Kirchen, ihre Unterkünfte und ihre Schulen errichteten. Die Bremer Mission kam 1901 nach Agou, 1907 nach Atakpamé und 1912 nach Kpalimé. (Seit 1905 war Lomé ihr Hauptsitz.) Die Katholiken gründeten Missionen in Lomé (1892), in Aného-Adjido (1893), in Agdodrafo (1895), in Atakpamé (1900), in Kpalimé (1902), in Agou (1910) und in Tsévié (1912) . . . Straßen und Kommunikationsknotenpunkte waren für die Wahl der Ansiedlungen ausschlaggebend.

Was den Norden Togos betrifft, so war die deutsche Verwaltung der Annahme, daß er islamisiert sei. Um sich seiner Fügsamkeit zu versichern, verbot sie 1907 jegliche missionarische Aktivität in den Orten Sokodé und Mango (die Niederlassung von Händlern wurde ebenfalls

beschränkt). Erst 1912 erreichten die Geistlichen endlich, daß ihnen der Norden Togos geöffnet wurde. Die Protestanten ließen sich in Yendi nieder, die Katholiken in Aledjo, Sokodé blieb ihnen weiterhin verschlossen.

Weitab von den modernen Wirtschaftsabläufen und unberührt von den Missionen, in deren Händen der größte Teil der Schulbildung lag (9), blieb der Norden immer mehr hinter dem Süden zurück. Am Ende der deutschen Epoche besuchten im Süden etwa 14 000 Schüler den Unterricht, im Norden waren es (bei vergleichbarer Bevölkerungszahl) . . . 40, ein Rückstand, der erst seit der Unabhängigkeit ansatzweise aufgeholt werden konnte.

Die geographische Aufteilung des deutschen Architekturerbes spiegelt infolgedessen direkt die Wirtschaftsgeographie der damaligen Zeit wider. So waren es die Städte im Süden – und hauptsächlich die der exportorientierten Anbaugebiete –, die sich mit einem prächtigen Gewand schmücken konnten. Ganz besonders in Lomé, aber auch in Aného, Kpalimé und – in geringerem Umfang in Atakpamé – Notsé und Agou, lag es jedem am Herzen, sei er Verwaltungsbeamter, Kaufmann oder Missionar (oder auch ein reicher, einheimischer Händler), seine Stadt ein bißchen zu verschönern, mit einem unabstreitbaren Erfolg.

Es ist nun an uns, dieses Kulturgut zu erhalten.

Yves Marguerat, Orstom Lomé

\*Office de la Recherche Scientifique et Technique d'Outremer („Organisation für die wissenschaftliche und technische Forschung in Übersee“, mit Sitz in Paris)

(8) Daher war in dieser Region von Klouto die Zahl der Einschulungen in der deutschen Epoche und bis heute besonders groß.  
(9) 1914 gab es in Togo nur drei öffentliche Schulen (in Lomé, Aného und Sokodé) gegen fast 350 Missionsschulen, von denen die Hälfte ihren Unterricht in Deutsch hielt. (sonst in der Ewe-Sprache und in Englisch).

Le rôle social et spatial des missions

Les sociétés missionnaires (la Mission d'Allemagne du Nord – ou de Brême – ou S.V.D. –, implantée à Keta dès 1853, où elle avait entrepris très précocement la transcription de la langue éwé, et la mission catholique de Steyl – ou S.V.D. –, qui arrive à Lomé plus tardivement, en 1892 seulement, mais avec des moyens qui lui permettront de combler rapidement son retard) étaient, en principe, indépendantes du maillage administratif dans le choix de leurs implantations. De fait, il y eut un grand parallélisme, malgré les rapports souvent houleux entre missionnaires et fonctionnaires.

Si la mission de Brême s'installa surtout dans les montagnes de l'ouest, autour de Ho, Kpandou, (où les catholiques, initialement limités à la côte, vinrent les rejoindre), c'était pour deux raisons: la bien meilleure salubrité du climat, qui limitait les hécatombes provoquées par les "miasmes" du littoral, et la richesse agricole liée à ce climat plus humide: les stations devaient arriver à subvenir elles-mêmes à une partie de leurs besoins, et les paysans être capables de financer la scolarisation de leurs enfants (8). Mais, à côté d'installations dans des villages (Amedzowé pour les protestants, Gbi Bla pour les catholiques, que les hasards de l'histoire ont placés dans le Togoland aujourd'hui ghanéen), c'est principalement dans les villes que les missions s'implantèrent, avec leurs églises, leurs logements et leurs écoles: pour les Brémoids Agou en 1901, Atakpamé en 1907, Kpalimé en 1912 (Lomé devenant le chef-lieu de la mission à partir de 1905); pour les catholiques, après Lomé en 1892, ce sera Aného-Adjido en 1893, Agdodrafo en 1895, Atakpamé en 1900, Kpalimé en 1902, Agou en 1910, Tsévié en 1912 . . .

Voies et carrefours des communications expliquent l'essentiel de ces implantations.

Le Nord du Togo, quant à lui, était supposé islamisé par l'administration allemande, et celle-ci, pour s'en assurer la docilité, ferma en 1907 les cercles de Sokodé et de Mango à toute pénétration missionnaire (celle des commerçants étant également limitée). Ce n'est qu'en 1912 que les religieux obtinrent enfin de pouvoir y prendre pied, à Yendi pour les protestants, à Aledjo pour les catholiques (Sokodé leur restant interdite). A l'écart des circuits économiques modernes et privés des missions

qui assurait l'essentiel de la scolarisation (9), le Nord prend alors un retard considérable sur le Sud: à la fin de l'époque allemande, le Sud compte 14 000 élèves, le Nord (pour une population égale) . . . 40, écart qui ne commencera à se combler qu'après l'indépendance.

La répartition spatiale de l'héritage architectural allemand est donc le reflet direct de la géographie économique de cette époque. Ce sont les villes du Sud – du moins celles qui sont le centre des zones de productions exportables – qui ont alors bénéficié d'une parure monumentale: Aného, Kpalimé, Agou, mais surtout Lomé que chacun, administrateur, commerçant, missionnaire (mais aussi riche marchand indigène) avait à cœur d'embellir, avec un indéniable succès.

A nous maintenant de préserver ce patrimoine

Yves Marguerat, Orstom Lomé

(8) Pour cela particulièrement forte dans cette région du Klouto, de l'époque allemande jusqu'à nos jours.

(9) En 1914, il n'y a, au Togo, que 3 écoles publiques (à Lomé, Aného et Sokodé) contre près de 350 écoles missionnaires, dont d'ailleurs la moitié seulement enseigne en allemand (les autres en éwé et en anglais).

4

Deutsche Architektur  
in Togo  
1884-1914

FA

Ein Vorbild  
für ökologisches Bauen  
in den Tropen

U.R.S.I.U.M. Fonds Documentaire  
N° 37765 ex 1  
Cote B

M

Herausgegeben von Wolfgang Lauber



Karl Krämer Verlag Stuttgart 1993

P3

L'Architecture allemande  
au Togo  
1884-1914

Un modèle d'adaptation  
sous les Tropiques

Directeur de Publication: Wolfgang Lauber, FH Konstanz



Edition Karl Krämer Stuttgart 1993