

DIE FORM FOLGT DER FUNKTION

Designer und nicht zu vergessen Pferdezüchter verbreiten oft eine bekannte Maxime: „Form follows Function / Die Form folgt der Funktion“. Ich schreibe dies, denn nichts ist so lehrreich für das endgültige Ergebnis der Form eines Objekts - wie das Benutzen und sogar der Missbrauch dieses Objekts.

Auf ihren Reisen nach Norden wurde Van Riebeecks Wagenexpedition durch den Swartrivier, den Dieprivier und den Soutrivier behindert. Nachdem sie diese Wasserläufe und Sümpfe durchwatet hatten, überquerten sie die knochenrüttelnden, buschigen Ebenen in der Nähe des Blaauwbergs und die tiefen Sandverwehungen des Koebergs, die einen Wagen kurzfristig bis zur Achse versenken können.

Für den Transport auf der Kap-Halbinsel und für Inlandsexpeditionen waren robuste und stark gebaute Wagen erforderlich, die die Erschütterungen von felsigem Gelände überstehen konnten. Wellenförmige Landschaften erforderten auch, dass die Karren so gebaut wurden, dass sie sich biegen konnten, ohne dabei selbst zu zerreißen. Darüber hinaus würde das Überqueren von Dongas und tiefen Flüssen erfordern, dass Wagen zerlegt, ihre getrennten Teile über ein Hindernis getragen und dann mit Leichtigkeit wieder zusammengebaut werden können.

(unten) Panoramablick auf die Table Bay von Rietvlei mit Blick auf den Diep und den Swart River in der Ferne.



(oben) Ein fotografischer Blick von Blaauwberg nach Kapstadt. Foto mit freundlicher Genehmigung von Patricia Marais und Tessa Louw.

Man kann die Maxime „Form follows Function“ nicht klarer darstellen, als in Länge aus den Schriften dieses herausragenden Forschers, Autors und Künstlers (John) Thomas Baines zu zitieren. Er schrieb über die schrecklichen Bergpässe am Kap und die Anforderungen an Wagen und Ochsen... „Nach einem frühen Frühstück bestiegen wir unsere Pferde und begannen fast sofort den Aufstieg, der zum Pass Hottentot-Holland Kloof führt. Im ersten Teil ist die Straße nicht sehr steil, aber sobald der Reisende den hohlen Weg der Roode Hoogte (die Roten Höhen) betritt, beginnt der Schwierigkeitsgrad des Aufstiegs. Dies ist ein niedrigerer Hügel, der den Fuß des Berges bildet und aus einer harten, kahlen, rötlichen, tonigen, eisenhaltigen Erde besteht, in die die Straße in Richtung ihres Gipfels bis zu einer Tiefe von vielleicht 20 Fuß eingeschnitten ist. Danach muss er den felsigen Berg selbst besteigen und wird nicht ohne Überraschung beladene Wagen sehen, die solch eine steile und schreckliche Straße bergauf- und -abfahren; er wird auch nicht ohne teilnahmsvolles Mitgefühl für die Ochsen Zeuge der Mühe und Arbeit sein, die bis zum Äußersten von deren Kraft getragen wird: manchmal ermutigt durch gute Worte, manchmal erschreckt durch die Schläge des Shambok (massive Lederpeitsche aus Nilpferdhaut, Anmerkung), das laute Knallen der Peitsche, das Brennen des Peitschenschlags oder die Rufe und das laute Geschrei der Buren und Hottentotten. All dies kann nicht vermieden werden: und es ist allein der gefährlichen Natur solcher Pässe geschuldet, daß die Buren mit notwendiger Härte gegenüber diesen nützlichen Tieren handeln: Im Allgemeinen kennt der Bauer den Wert seiner Ochsen nur zu genau, um sie mutwillig zu misshandeln. Die Gefahr, in die sowohl Ochsen als auch Wagen beim Passieren der Berge geraten, macht äußerste Sorgfalt und Wachsamkeit unerlässlich. Denn sollten sie widerspenstig werden und von der richtigen Straße abweichen oder sich hartnäckig weigern zu ziehen, würde der Wagen den Abgrund hinunterfallen und sie und vielleicht auch den Fahrer zur dann unvermeidlichen Vernichtung mitreißen.“

(unten) Ein Wagen, der den Stormberg-Pass hinunterfährt.



(unten) Aquarell des Hottentot-Holland-Gebirgspasses und Roode Hoogtes an seiner Basis, von dem schottisch-niederländischen Robert Jacob Gordon, 1779.

