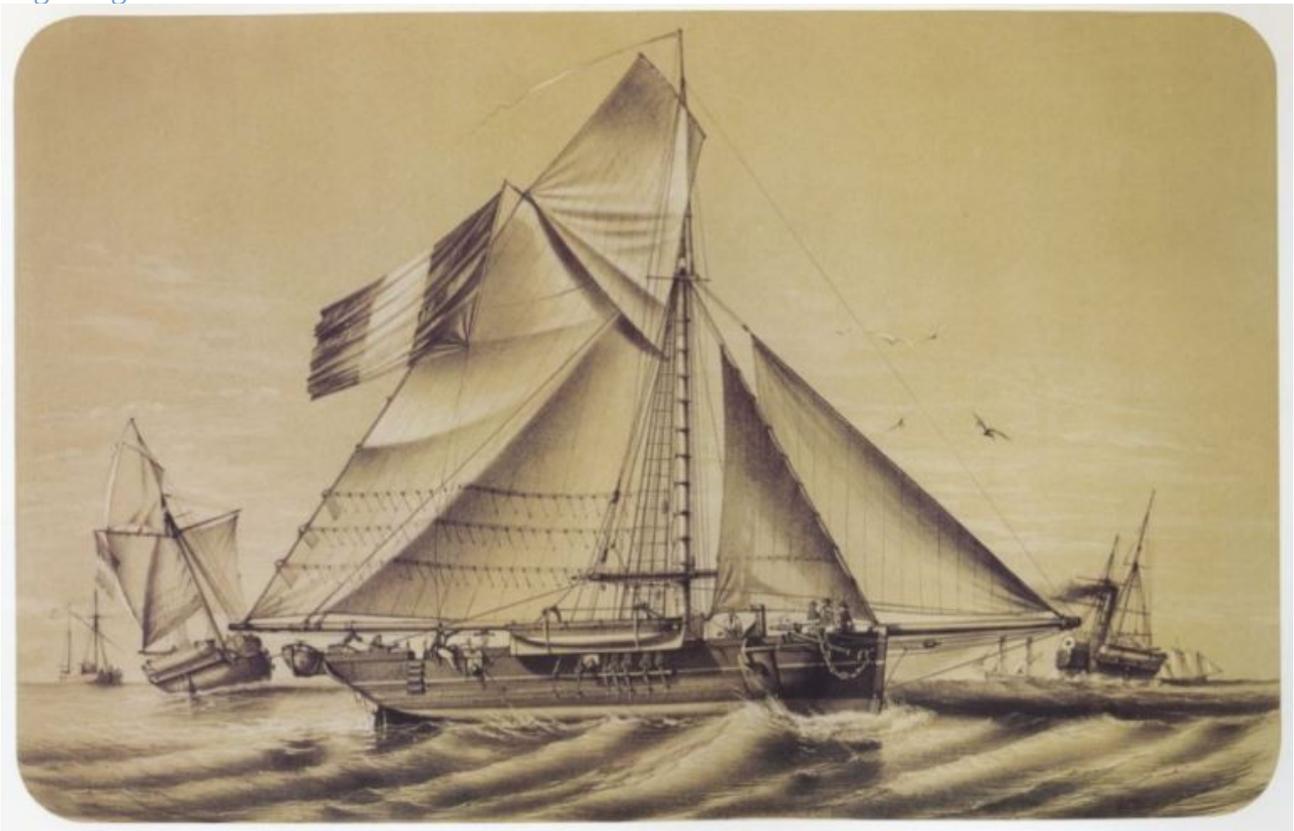


DIE DEICHSEL/ SHAFT / THILL (DISSSELBOOM)

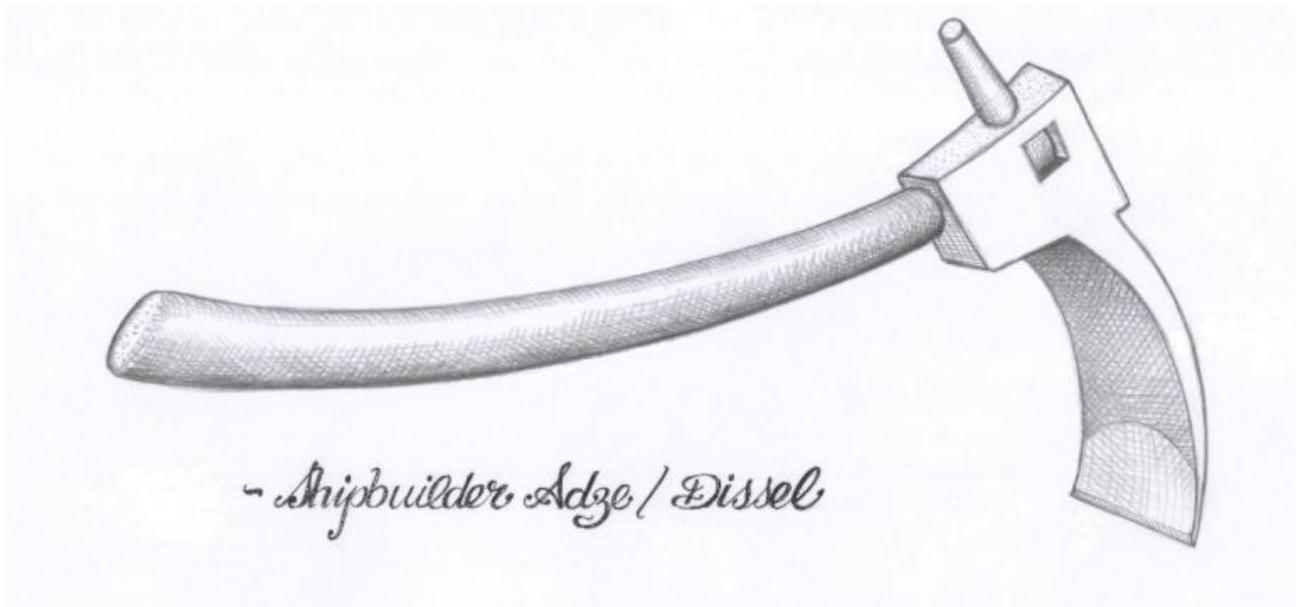
Dies bringt uns zur einteiligen Deichsel des Kapwagens, dem "Disselboom", von dessen Ende aus die Ochsen ziehen mussten. Es gibt ein südafrikanisches Sprichwort, das verwendet wird, wenn das Leben reibungslos und planmäßig verläuft - es geht so: "Alles läuft klop disselboom". Dieser Redewendung spielt auf die Tatsache an, dass die einteilige Deichsel die perfekte Lösung für eine einzelne Herausforderung ist, und genau so ist es - die Deichsel ist der effektivste Weg, ein Ochsenteam an einen Wagen zu bringen, damit können sie effizient ziehen.

Der Ursprung des kapholländischen Begriffs Disselboom ist von Interesse. Das Wort ist ein Kombinationswort. Der Begriff „Boom“ stammt aus dem niederländischen nautischen Begriff für einen stabilen Balken / Holm, der am Fuß eines Segels und am unteren Mast eines Schiffes befestigt ist. Dieses Wort wurde auch aus derselben Quelle als nautischer Begriff ins Englische übernommen. Das Wort "Dissel" stammt aus den Mündern der niederländischen Schiffsschreiner am Kap - die ein spezielles Holzformendes Werkzeug namens "Dissel" (=Krummhaue) verwendeten. Man könnte dann sagen, dass ein Disselboom ein „mit der Krummhaue geschaffener Balken“ ist.

(unten) In der Abbildung unten ist der „Boom“ der horizontale Balken, der am Mast und am unteren Segel angebracht ist.



Ein Aspekt des langsamen, starken und schwerfälligen Ochsen (im Gegensatz zu dem des Pferdes) ist sein schwankender Gang. Wenn Sie also zwei Agterosse (Hinterochsen) zwischen die starr befestigten Anzen eines Wagens mit Doppelanzen spannen, werden diese Bauteile gelockert und verlagern sich, insbesondere in unebenem und welligem Gelände.



(oben) Zeichnung der Krummhaue eines Schiffbauers (Dissel).



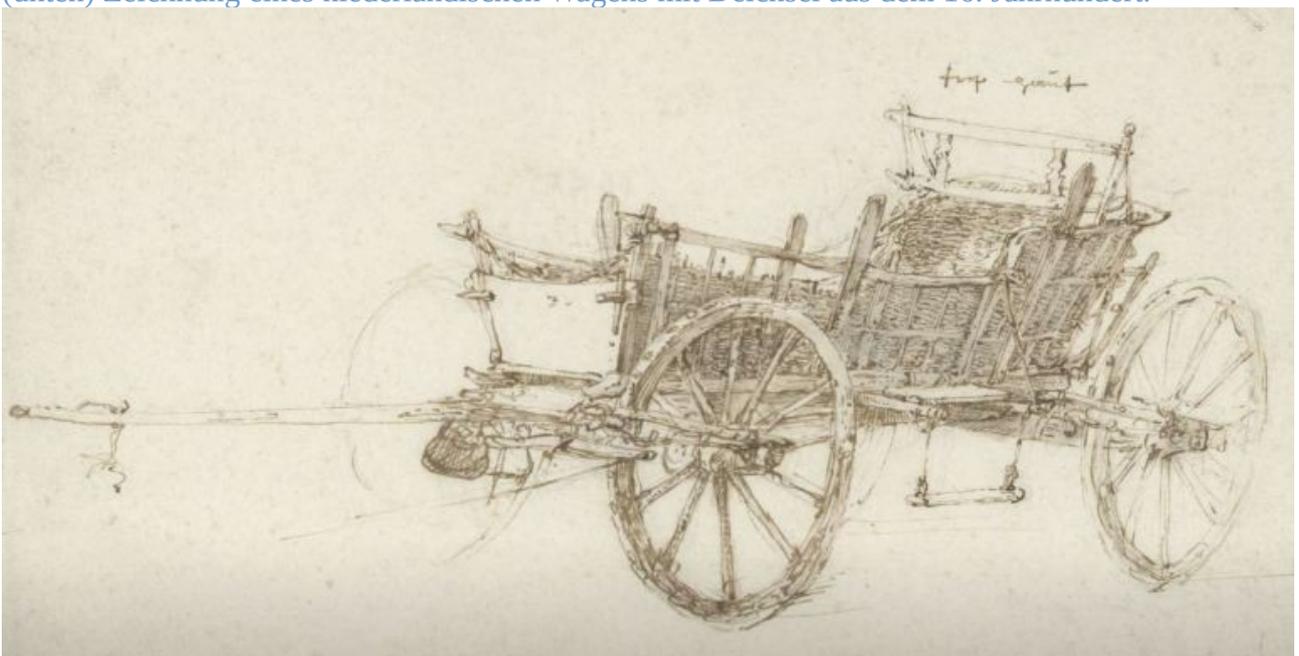
(oben) Foto eines Anspanns roter Afrikanerochsen.

Erwähnenswert ist, dass ein Wagen mit Deichsel keine Erfindung vom Kap war. Die Römer bauten Ochsenfahrzeuge, sogenannte "Carpentum"-Wagen, mit Deichseln.

(unten) Ein neu hergestellter römischer "Carpentum" -Wagen.



(unten) Zeichnung eines niederländischen Wagens mit Deichsel aus dem 16. Jahrhundert.



Ebenso bauten deutsche und niederländische Wagenbauer des 15. Jahrhunderts. Die Kaplandschaft ließ nur die gleichen Deichseln als die einzig geeignete Methode zu.

Eine ähnliche Entwicklung ereignete sich in Amerika mit dem Conestoga Wagen, der um 1717 von deutschen, mennonitischen Siedlern eingeführt wurde.

(unten) Ein amerikanischer Conestoga Wagen.



Das unwegsame Gelände des südlichen Afrikas und die weiten zurückgelegten Strecken belasteten besonders die Wagen. Das Versagen der Deichsel (Disselboom) oder des eisernen Reibnagels, mit dem sie am Drehschemel des Wagens (Voortang) befestigt ist, oder das Brechen des eisernen Rings oder der Klammer am Ende der Deichsel (im Englischen als "Drayel" bezeichnet) kann die Ursache für eine Katastrophe auf einem Gebirgspass sein: der Trennung des Wagens von den Ochsen. Frühe Reisende am Kap schrieben über dieses Risiko und seine Häufigkeit und erwähnten, dass die Pässe mit zerschmetterten Wagen übersät waren.

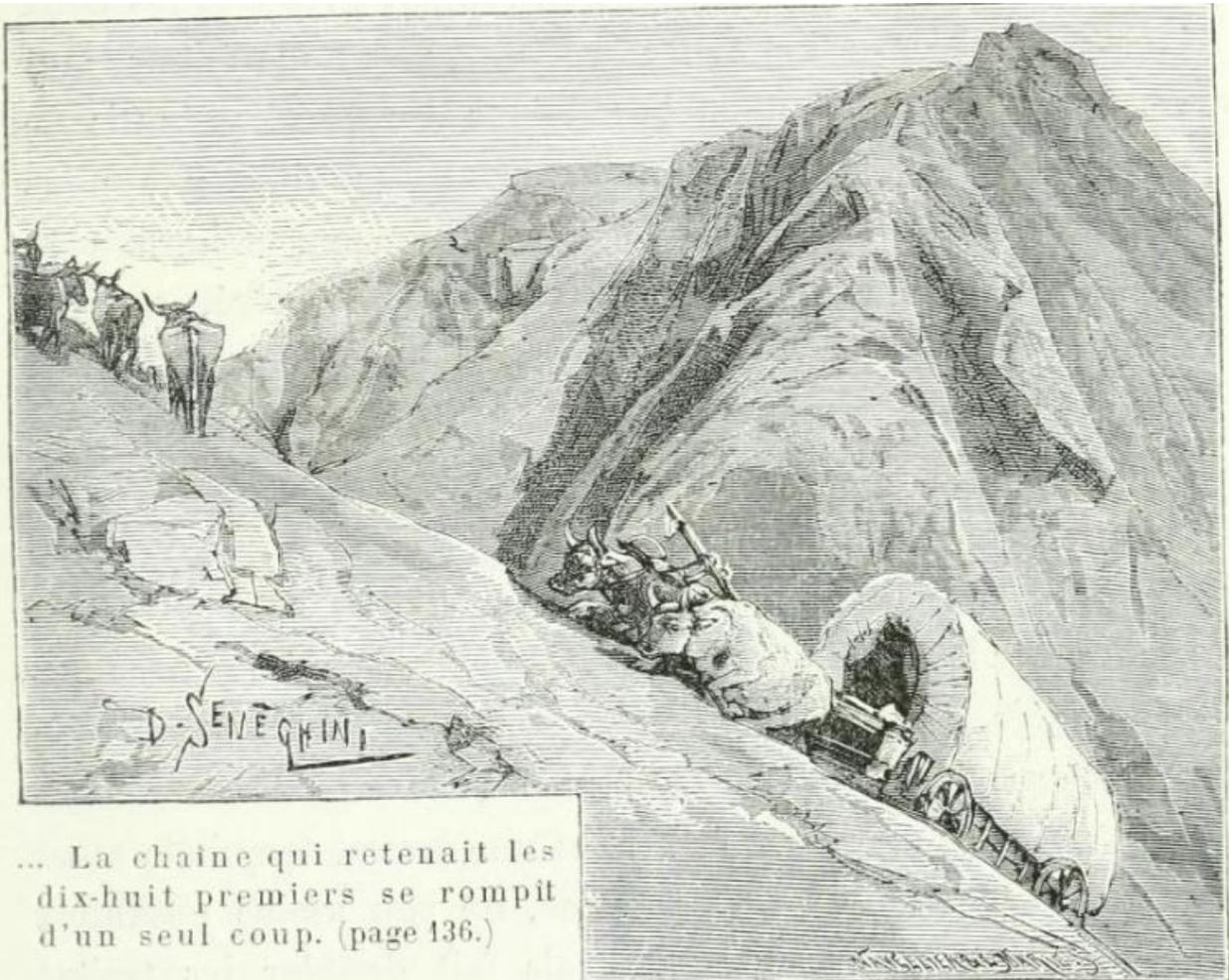
Pfarrer John Campbell schrieb in seinem Buch "Reisen vom und zum Kap der Guten Hoffnung" über einen solchen Unfall. Er schrieb ... „Wir waren noch nicht weit gekommen, als der Eisennagel brach, der den Haken am Ende des dissel boom (der Deichsel) meines Wagens befestigte, an dem das ganze Joch der Ochsen befestigt war, und die das Fahrzeug daran fortzerterten; natürlich, als es nachgab, wurden die zwölf Ochsen, die den Wagen schleppten, sofort von ihm befreit und liefen in einer Masse davon. Es war gut, dass dies geschah, wo es geschah, während wir uns auf ebenem Gelände befanden, anstelle einer tiefen Deklination; denn dann wäre der Wagen umgestürzt und stark beschädigt worden“.

(unten) Foto des restaurierten Dejberg Wagens aus Dänemark, 1. Jahrhundert v. Chr., mit einer Deichsel



(oben) Fotografie des ältesten bekannten Wagens, Armenien, 2000 v.

(unten) Gemälde von Wagen, die den steilen Paardekop-Pass, Kap, hinauffahren.



... La chaîne qui retenait les dix-huit premiers se rompit d'un seul coup. (page 136.)

(unten) Der schottische Missionar und Reisende - Rev. John Campbell.



Es war unbedingt erforderlich, dass die Deichsel aus einem sehr starken Holz hergestellt wurde, normalerweise Afrikanischem Stinkholz (*Prunus africana*) oder Schwarzem Eisenholz (*Olea capensis*). In den Anfangszeiten am Kap war Stinkholz das beliebteste Holz für alle Wagenkomponenten. Da dieses Holz jedoch auch von Tischlern bevorzugt wurde, waren diese Bäume bald aus den Wäldern herausgefällt und wurden dann durch Eisenholz ersetzt.

Sollte es dennoch zu einer Separation von Ochsen und Wagen kommen, fügten die Wagenbauer eine Sicherheitsfunktion hinzu indem sie die vordere Wagenbaugruppe (voorstel) über zwei starke Eisenstangen, die auf Englisch als "pole-stays" bezeichnet werden, mit der Deichsel (disselboom) verbanden. Die Kap Wagen-Hersteller des späten 19. Jahrhunderts verwendeten zwei Sicherheitsketten, für den Fall daß der Reibnagel herausrutschen sollte.

Aus historischen Quellen geht hervor, dass 1659 die meisten Güter, Materialien, landwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie Menschen in und um Kapstadt mit Ochsenkarren transportiert wurden.

(unten) Ein Ochsenkarren mit Khoikhoi-Fahrer umrundet Rondebosch, Kaphalbinsel. Beachten Sie, wie der Fahrer mit dem Ende seiner Peitsche (voorslag) zu den Frontochsen gelangen kann.

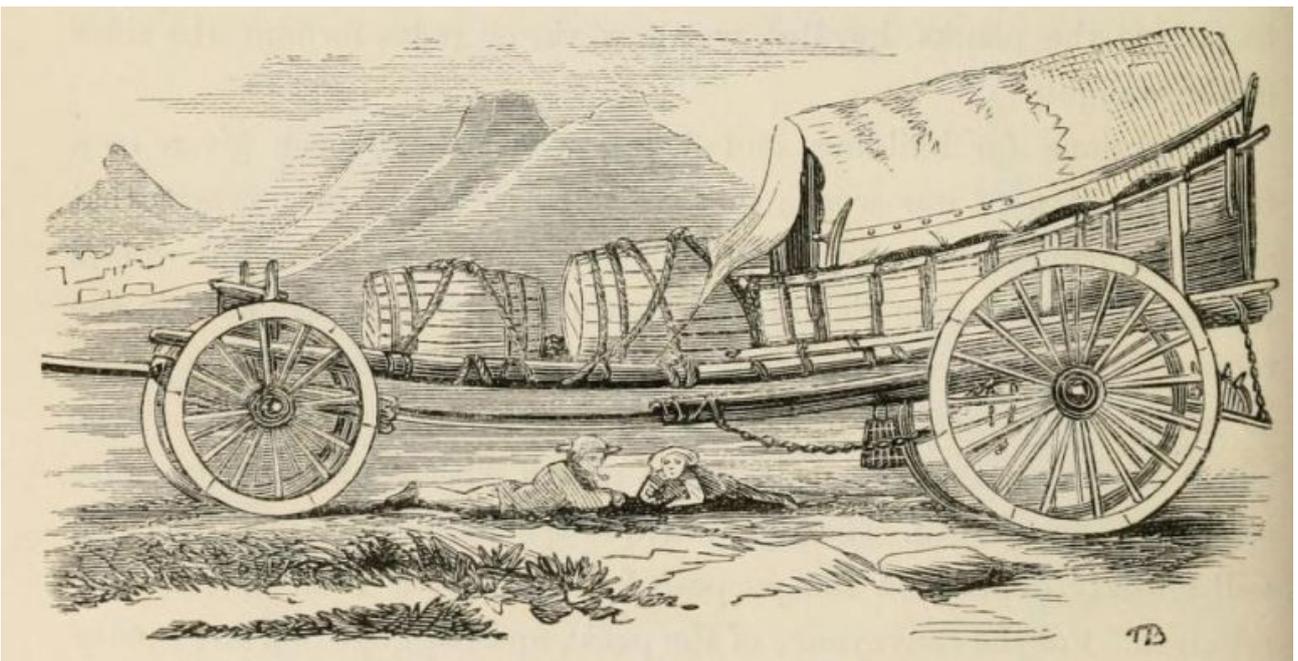


Im Juni des Jahres 1659 sandte der Kommandant Riebeeck eine Deputation in einem Wagen, der von 6 Ochsen gezogen wurde, um mit den KhoiKhoi zu verhandeln. Dies deutet darauf hin, dass eine Spanne von 6 Ochsen erforderlich war, um einen Wagen im Distrikt der Kaphalbinsel zu ziehen. Wenn Siedler jedoch mit dem Wagen in das weitere Hinterland gelangen wollten, waren Teams von 12 bis 16 Ochsen erforderlich. Der Grund dafür war, dass das Innere von den steilen Bergen Drakenstein und Hottentots Holland buchstäblich abgeschnitten wurde.

(unten) Ein Gemälde von Charles Bell eines Weinwagens am Kap, das von einem Spann von 14 Ochsen gezogen wurde.



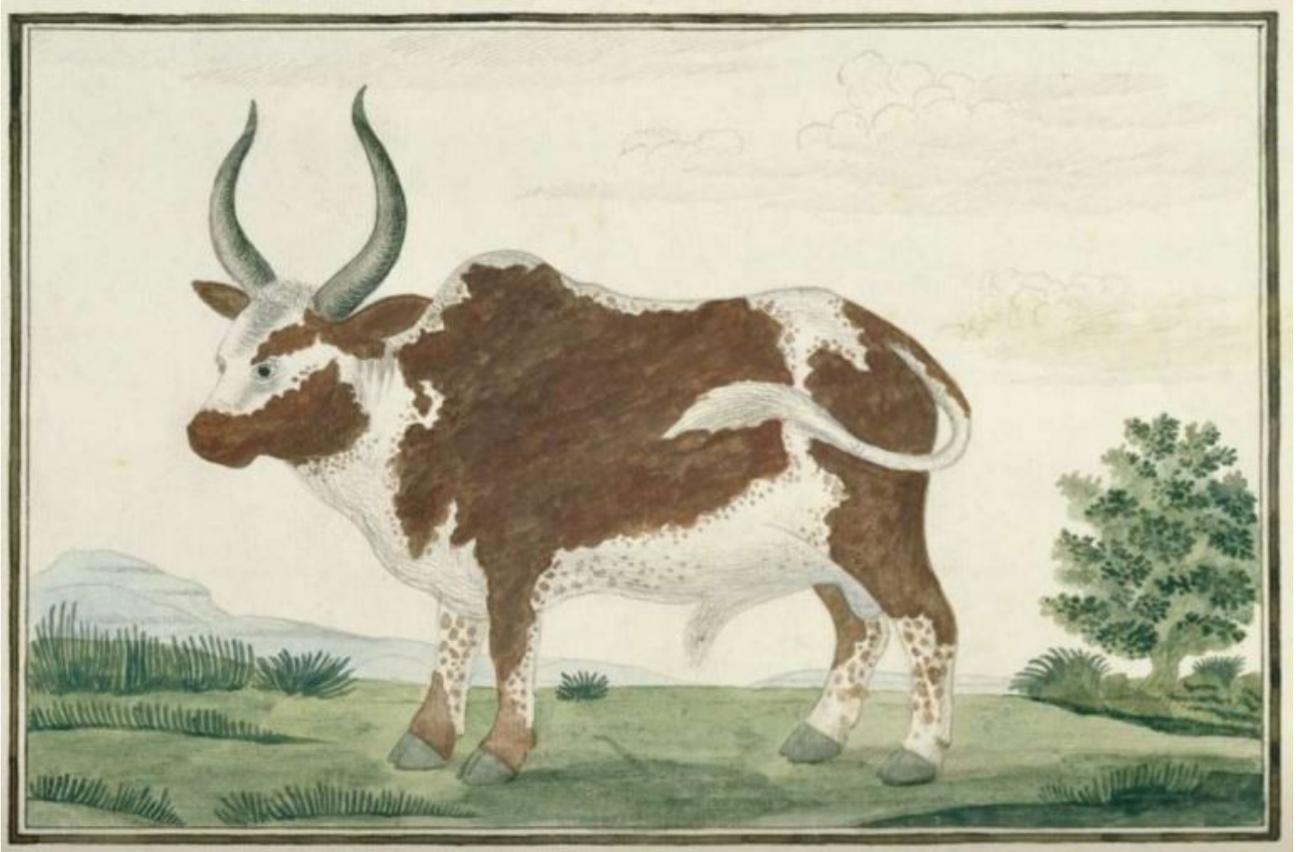
(unten) Stich aus einer Zeichnung von Thomas Baines eines Wagens zum Transport von Weinfässern. Dazu wurden die Sitzplätze entfernt und ein Balken hinzugefügt, um die vordere und hintere Baugruppe miteinander zu verbinden.



(unten) Gemälde von Charles Bell eines Kapwagens mit Passagieren, die von einem Team von 12 Pferden gezogen werden, wie es einer Ochsenspanne entspricht.



(unten) Ein Namaqua (Khoikhoi) Ochse. Gemälde von Robert Jacob Gordon, 1778.

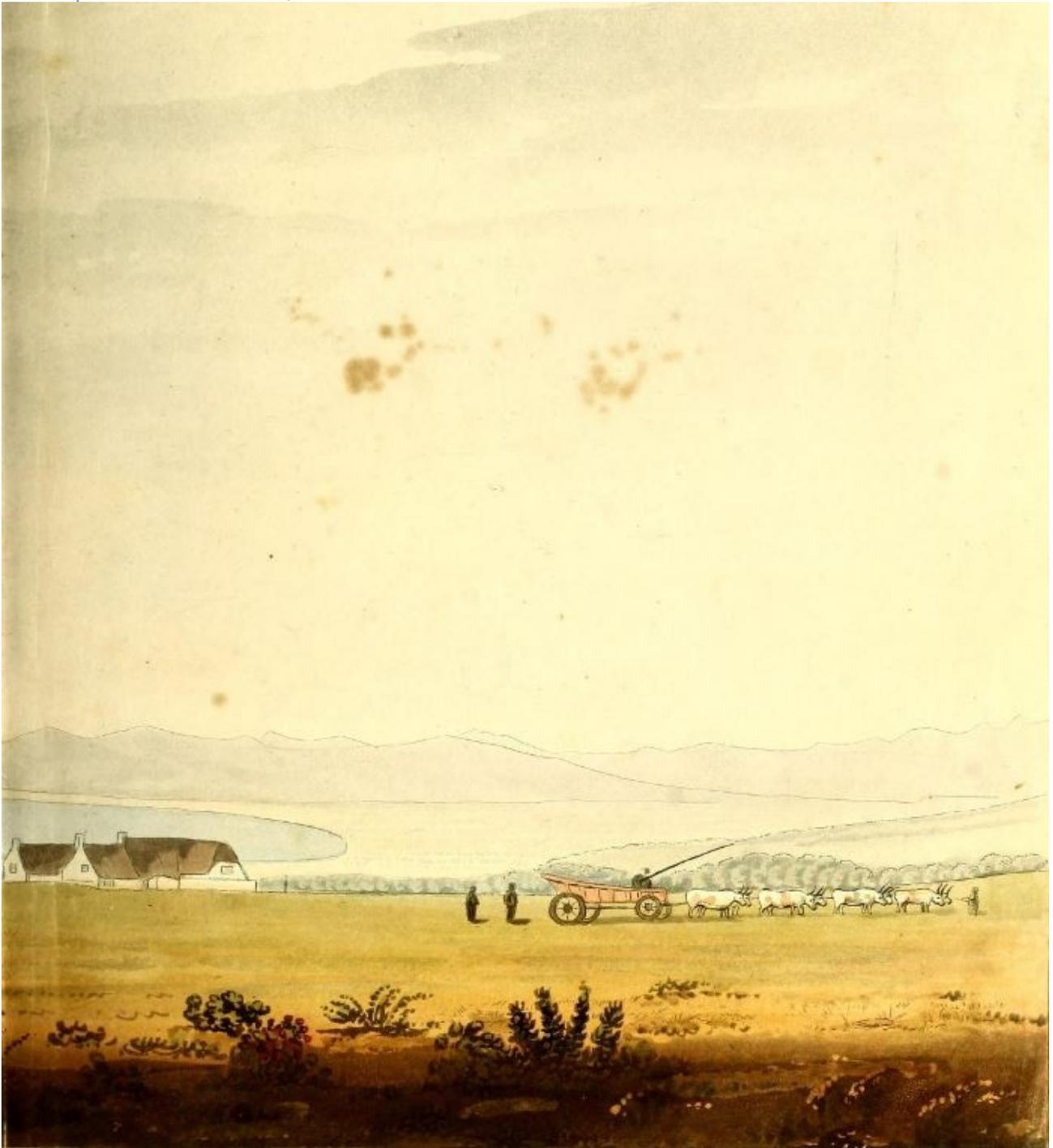


(unten) Druck aus einem Gemälde von Samuel Daniell eines Ochsenwagens in Kapstadt, 1805.



(oben) Druck eines Gemäldes des englischen Künstlers Samuel Daniell, eines Kapbauern, eines Gehöfts und eines Ochsenwagens im Hintergrund. 1805.

(unten) Gemälde von Burchell von einem Cape Wagen, ohne dessen Schiefstellung, gezogen von einer Spanne von 8 Ochsen, 1811.



Van Riebeeck hatte mehrere Expeditionen geschickt, um eine Route ins Landesinnere zu entdecken. Es wurde festgestellt, dass Elefantenherden die Berge überquerten, um die Weideflächen ihrer Vorfahren auf den Cape Flats zu besuchen. Sie taten dies indem sie jahrhunderte alten Bergwegen folgten. Es waren diese Pfade, die zu unebenen Wegen und späteren Wagenrouten wurden. Sie waren jedoch so steil, dass es notwendig war, 16 Ochsen an einem voll beladenen Wagen und auf einigen Pässen 2 Spannen voreinander anzuspannen.

(unten) Eine Zeichnung des Silberberges, Great Drakenstein Range.

