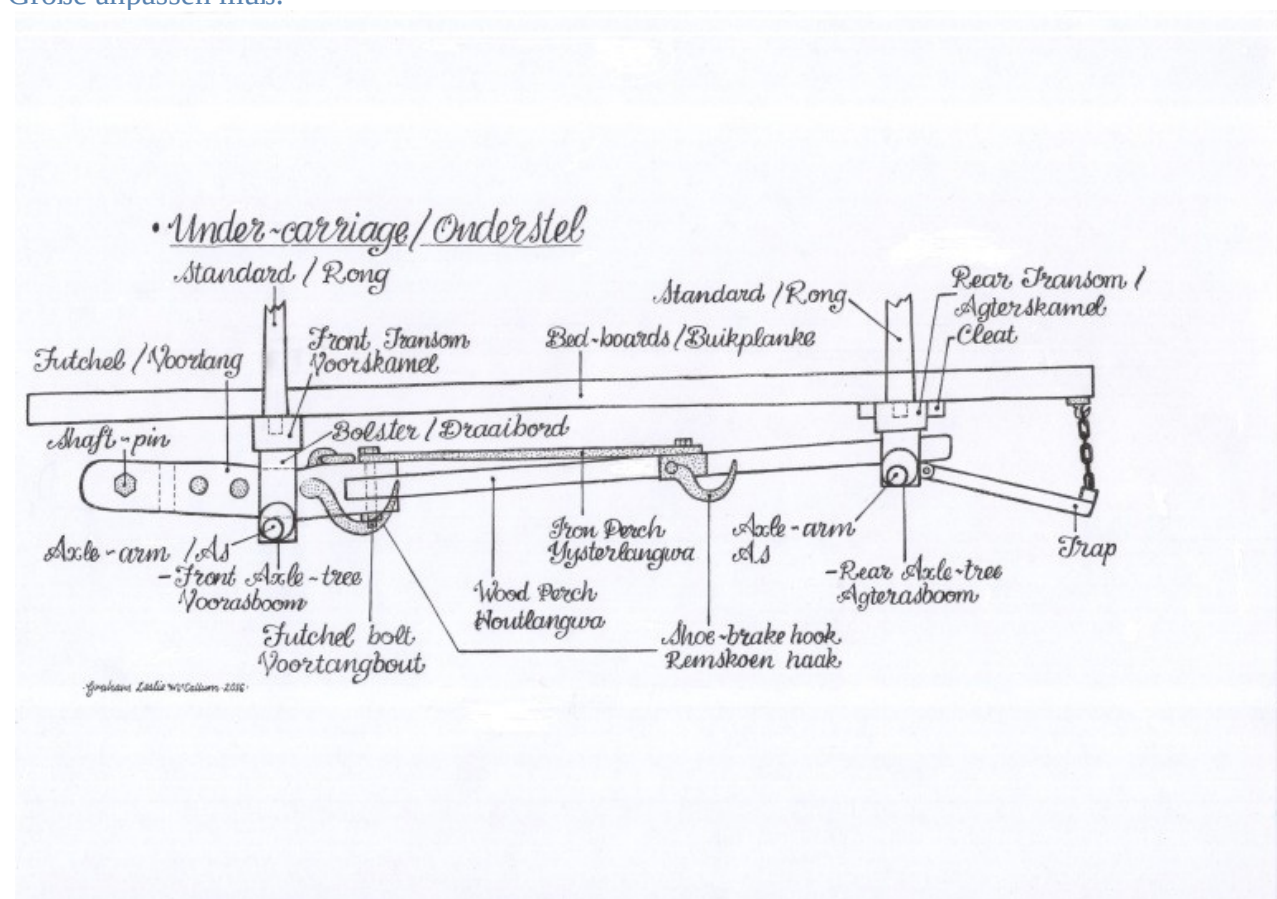


PERCH / LANGBAUM (LANGWAGEN / LANGWA)

Die Wagenbauer verwendeten einen Holzbalken, der auf Englisch als „Perch“ bezeichnet wird, um den hinteren Unterbau mit dem vorderen Achsstock zu verbinden, damit diese Bauteile sich nicht voneinander trennen, wenn ein Bolzen bricht. Dieser Holzbalken wird auf Niederländisch als "Langwagen" bezeichnet und später auf Afrikaans zum "Langwa" abgekürzt.

Der Langbaum ist zwar fest mit den hinteren Armen (Agtertang) am hinteren Achsstock verbunden, ist jedoch auch mit der Gabel (Voortang) des vorderen Unterbaus verbunden. An diesem Punkt ragt die Gabel (voortang) 2 Fuß nach hinten aus dem vorderen Achsstock heraus. Der Langbaum sitzt zwischen den beiden Backen der Gabel und ist mittels eines eisernen Drehbolzens mit dem vorderen Unterbau verbunden. Diese Anordnung ermöglicht das Schwenken des vorderen Wagenunterbaus. Sollte der Wagen Bodenunebenheiten überwinden und die Hinterräder nicht parallel zur Vorderachse ausgerichtet sein, kann sich der Bolzen durch die Aufnahmebohrung in Gabel und Langbaum diagonal bewegen, ohne dass er herausgerissen oder abgebrochen wird.

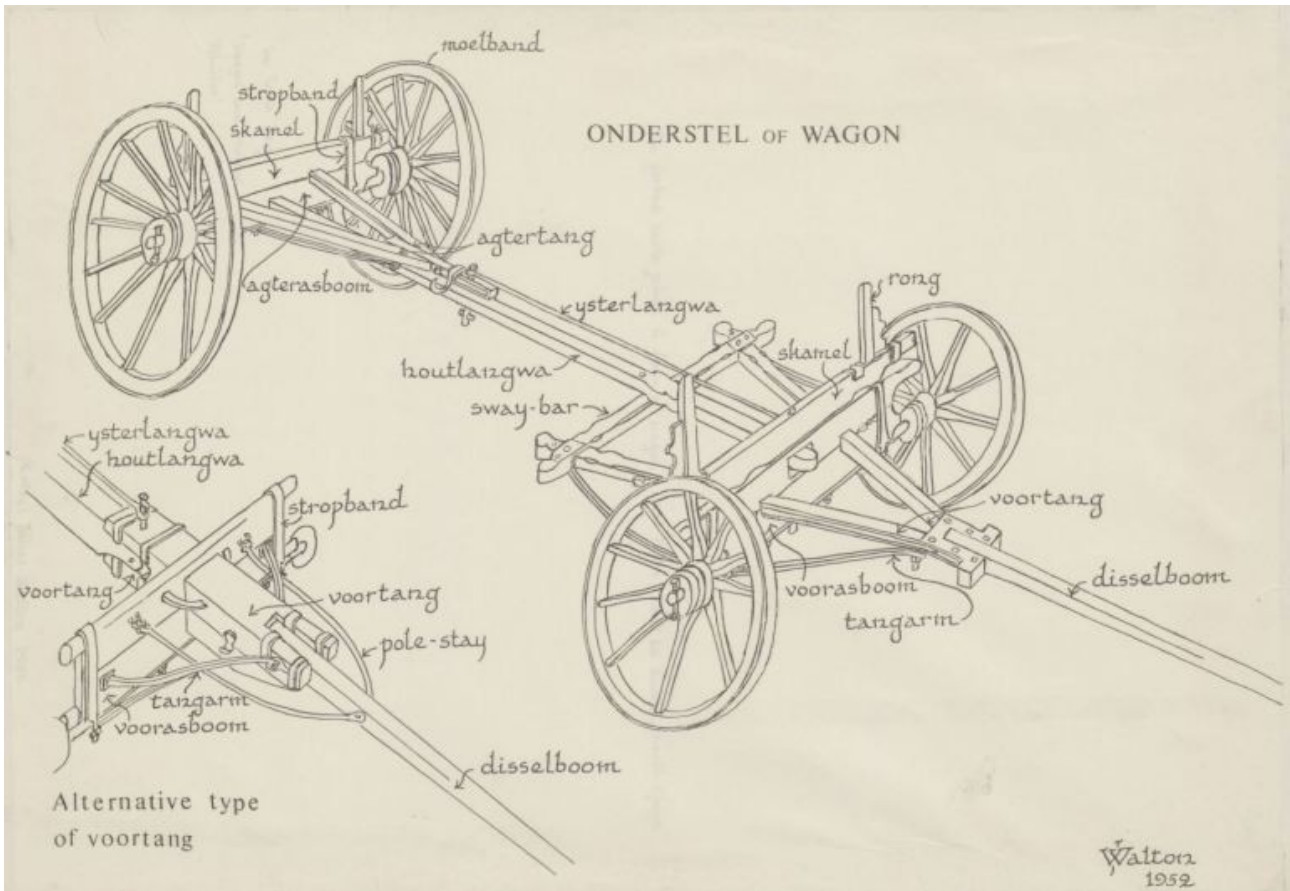
(unten) Seitenansicht des Unterwagens mit dem Langbaum aus Holz und Eisen. Beachten Sie, wie die „Bedboards“ (Buikplanke, Bodenbretter) leicht nach unten zum vorderen Unterbau des Wagens geneigt sind. Auch, dass der Langbaum nach vorn unten schräg verläuft, um sich mit der Gabel (voortang) zu verbinden, da der vordere Unterbau, der die Vorderräder trägt, sich deren geringerer Größe anpassen muß.



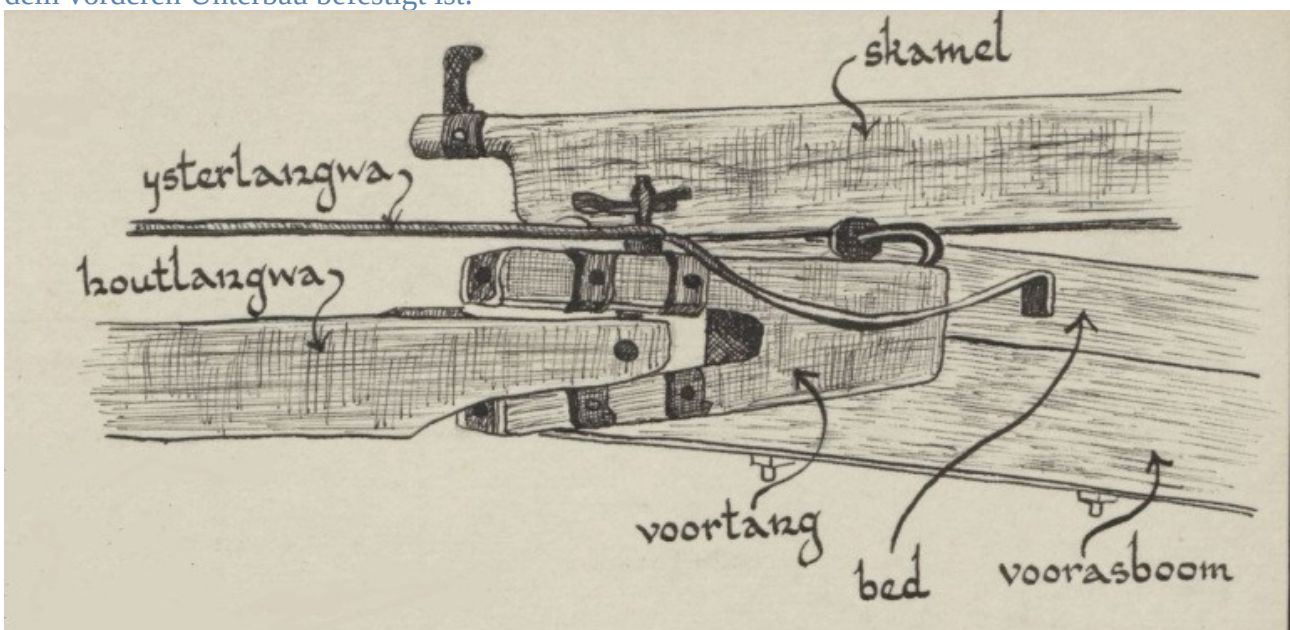
Bei einem anderen und früheren System war der Langbaum am Reibnagel selbst befestigt. Eine großzügige Aussparung im hinteren Teil des vorderen Achsstocks ermöglichte es dem Langbaum, sich in diesem Loch zu bewegen, in dem der Reibnagel durch eine Bohrung im Ende des Langbaums gesteckt war. Bei diesem System durchtreten die Arme der Vordergabel (voortang) Einschnitte im Achsstock, um dahinter in einem Holzrahmen, auf Englisch "sway-bar" (Reibschicht),

zu enden. Das Reibscheit ist an der Oberseite mit einer Eisenplatte versehen, auf der der Langbaum hin und her streicht. Das dient einer Verstärkung des vorderen Wagenunterbaus, besonders beim Schwenken um den Reibnagel.

(unten) Dreiviertelansicht des Unterbaus eines Kap-Wagens des südafrikanischen Historikers James Walton.



(unten) Zeichnung von James Walton vom Langbaum aus Holz und Eisen, wo er an der Gabel und dem vorderen Unterbau befestigt ist.



DER EISERNE LANGBAUM (YSTERLANGWAGEN / YSTERLANGWA)

Die Hersteller von Cape Wagen gingen noch einen Schritt weiter - sie installierten zusätzlich zu dem hölzernen Langbaum (houtlangwagen / houtlangwa) einen eisernen, der als ysterlangwagen / ysterlangwa bezeichnet wurde. Dieser befand sich über dem hölzernen und war fest mit den hinteren Armen (agtertang) verschraubt und an dem selben Eisenbolzen, an dem sich der hölzerne Langbaum drehte, war der eiserne oberhalb der Gabel (voortang) befestigt.