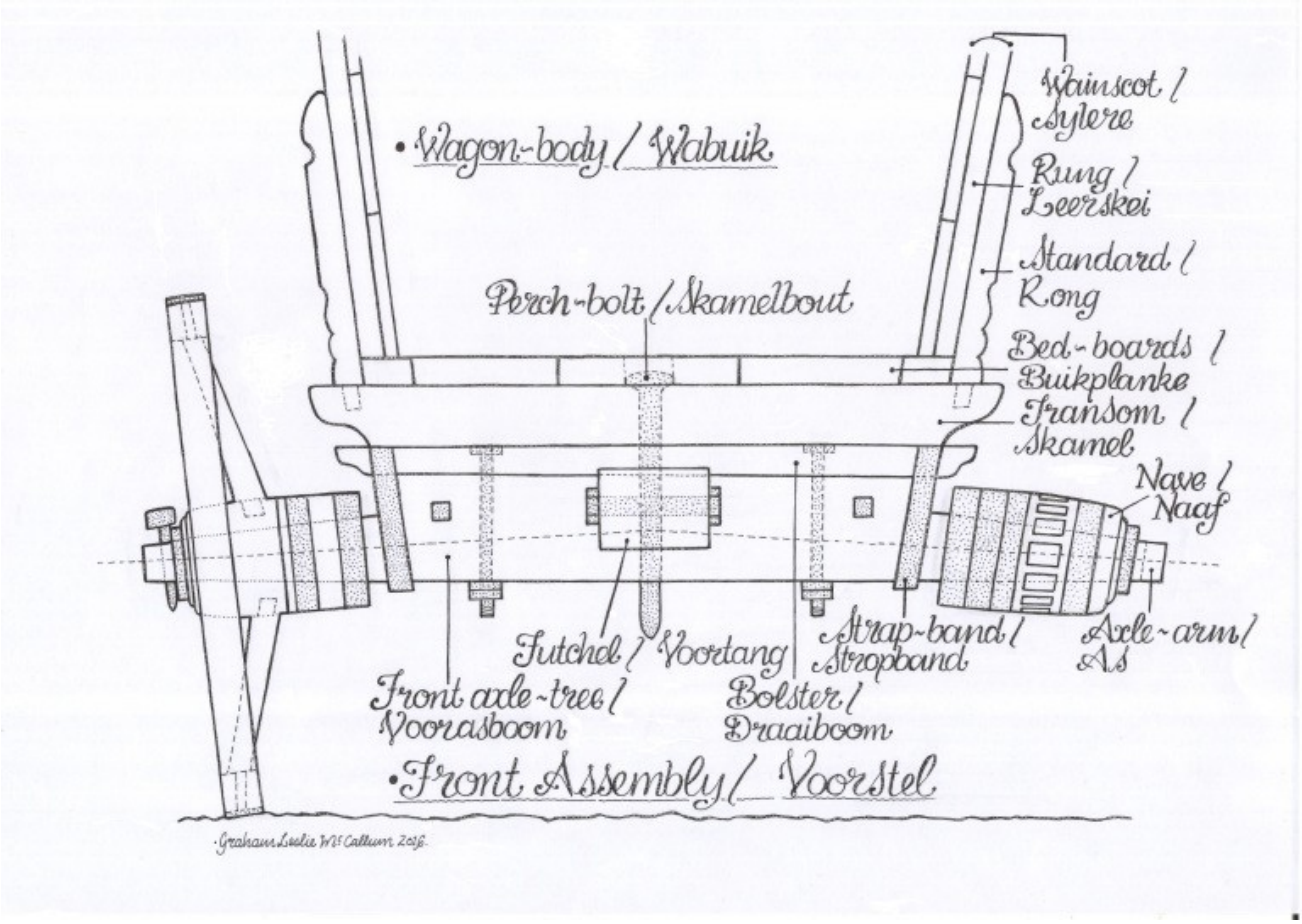
DER WAGENKASTEN (WABUIK)

Der zuvor erwähnte „Wabuik“ (Wagenkasten) bestand aus der „Buikplanke“ (den Bodenbrettern) und der „Sylere“ (seitlichen Verkleidung). Die Bodenbretter bestanden aus Outeniqua Yellowwood (Podocarpus falcatus, Gewöhnliches Afrogelbholz) und waren ungefähr 4 cm dick.

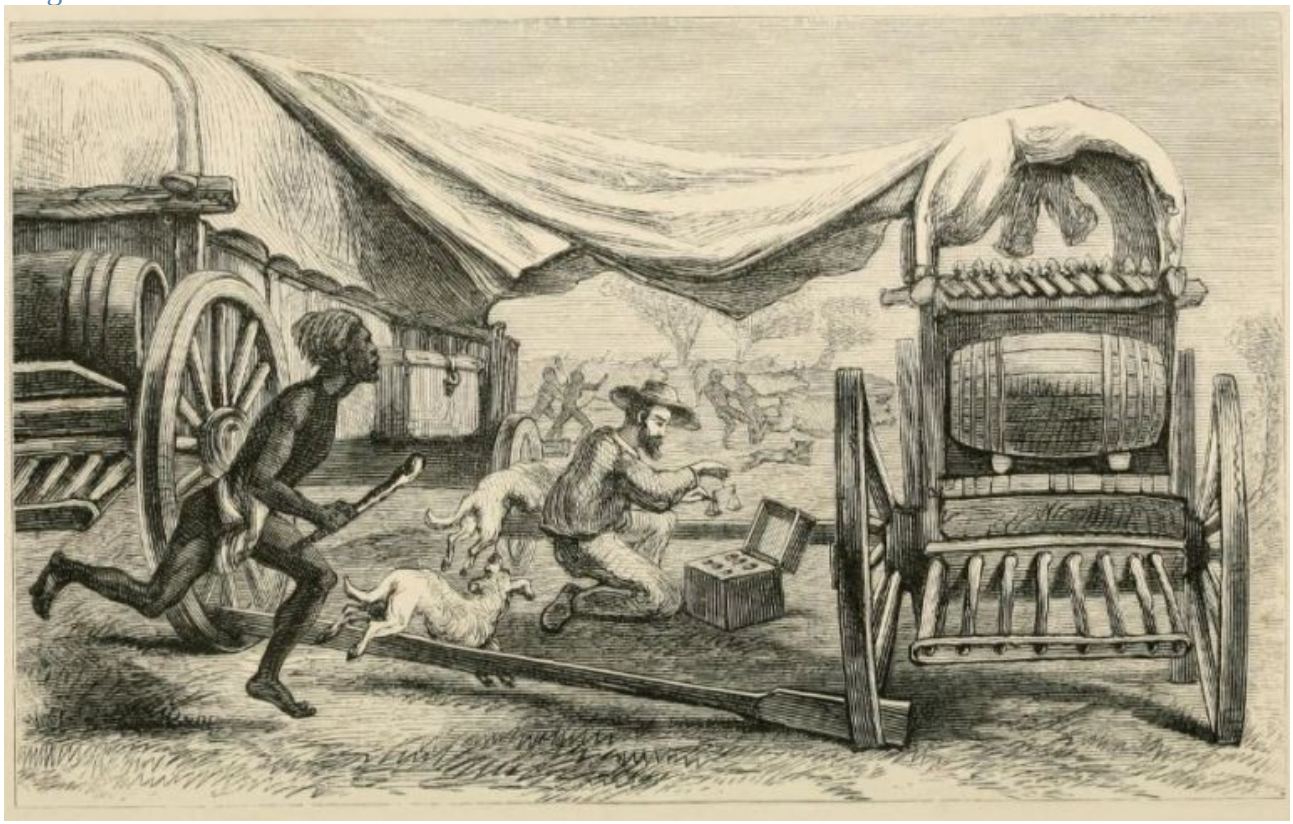
(unten) Diagramm des Wagenkastens und des vorderen Unterbaus (Drehgestell).

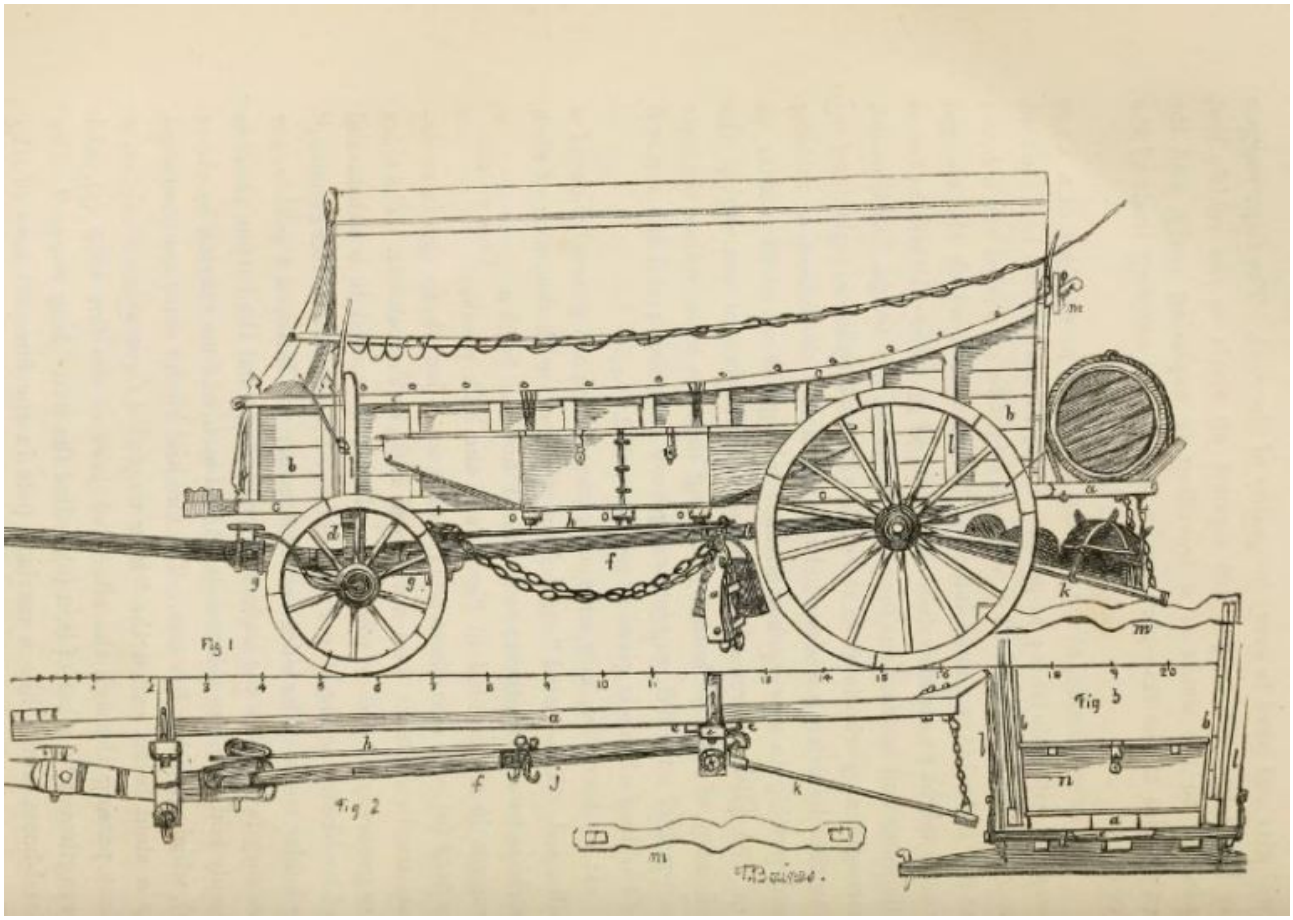


Das Ganze ruht auf dem vorderen und hinteren Kipfstock (Schämme / Skämme) und wird durch den Reibnagel am vorderen Unterbau sowie zwei an der Unterseite des Wagenbodens angebrachten Holzklampen lose fixiert. Diese Holzklampen liegen zu beiden Seiten parallel zum hinteren Kipfstock und verhindern mit Hilfe des Reibnagels, dass der Wagenkasten bei steilen Anstiegen und Gefällen vom Fahrgestell rutscht.

Der vom Künstler und Entdecker Thomas Baines benutzte Wagen hatte einen Wagenboden, der 2 Fuß über die hinteren und vorderen Wagenenden hinausragte. Eine seiner Zeichnungen zeigt, dass er an dieser Position ein großes Wasserfass verstaut hat.

(unten) Amüsante Zeichnung von Thomas Baines über seinen Forschungskollegen James Chapman und die Possen im Lager. In diesem Bild sehen Sie die Wagenbodenbretter sowie die Breite des Wagenkastens.





(oben) Zeichnung von Thomas Baines von seinem Wagen.

DIE SEITENVERKLEIDUNG (SYLERE)

Der kapholländische Begriff „Sylere“ kann leicht als „Leiterseiten“ übersetzt werden. Dieses Wort ist ein Rückfall auf die landwirtschaftlichen Transportwagen Europas. Diese Wagen wurden im Allgemeinen als „Leiterwagen / Leerwagen“ auf Niederländisch und als „Leiterwagen“ auf Deutsch bezeichnet. Die europäischen Landwirte konnten die Ladekapazität ihrer Wagen erhöhen, indem sie Leitern auf beiden Seiten der Ladefläche ihrer Fahrzeuge platzierten.

(unten) Ein deutscher Leiterwagen in zerlegtem Zustand.

(unten) Gemälde von Robert Jacob Gordon von der Farm von Jan Bruins in Noordhoek, 1777. Sie werden feststellen, dass neben Kap-Wagen noch Leiterwagen auf Kap-Farmen im Einsatz waren.

Es war ein naheliegender Schritt, eine Leiterstruktur zu verwenden, um dauerhafte Seiten eines Wagens zu konstruieren. Die Hersteller von Cape-Wagen verwendeten diese Leiterstruktur, um ihrer Seitenverkleidung (Sylere) Steifheit und Widerstandsfähigkeit zu verleihen. Es ermöglichte auch, dünnere Seitenbretter zu nutzen und somit zur Gewichtsminderung des Wagens beizutragen. Diese Seitenplanken bestanden im Allgemeinen aus Yellowwood (Breitblättrige Steineibe = Nationalbaum Südafrikas).

Die Wagenseiten sind nach außen geneigt und nicht senkrecht zu den Bodenbrettern montiert. Dies vergrößerte den Innenraum.

Die Seitenverkleidung (Sylere) hat durchschnittlich 9 bis 11 vertikale Rungen (Leerskeie). Bei der Diskussion des Jochs sind wir vorher auf das Wort "Skei" gestoßen. Die "Skeis" auf dem Joch hielten die Ochsenpaare seitlich getrennt und daher das niederländische Wort "Skei" (getrennt). Es ist jedoch ungewiss, wie das Wort "Skei" mit den Rungen auf der Verkleidung in Verbindung gebracht wurde. Die Rungen (Leerskeie) bestanden aus Assegai-Holz (Curtisia dentate).

(unten) Foto eines Kapwagens mit der seitlichen Vertäfelung (Sylere). Photo mit freundlicher Genehmigung von Hannes Steyn.

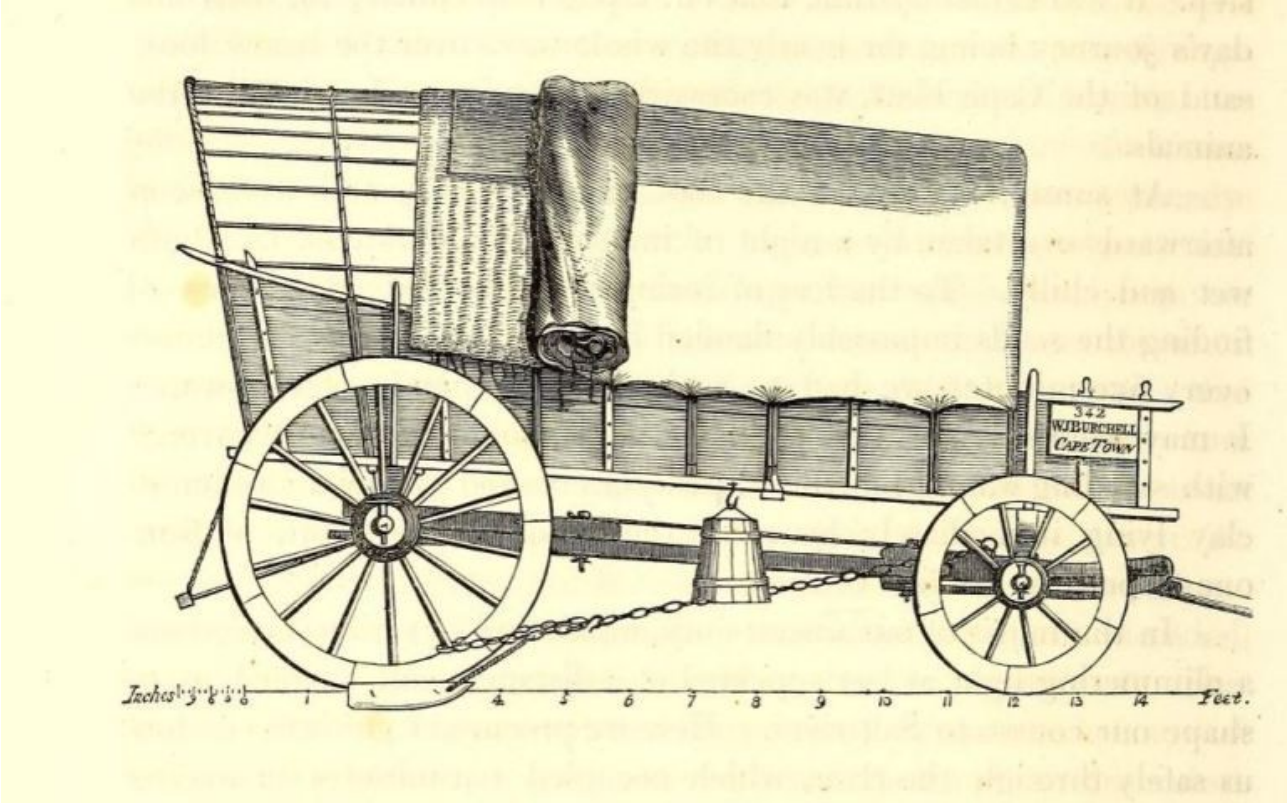
Die Oberkante der Seitenverkleidung heißt „Boleerboom“ (übersetzt als „oberer Leiterträger“) und ist zwischen 330 und 433 cm lang, während die Unterkante (onderleerboom) 315 bis 409 cm lang ist. Beide Schienen wurden aus schwarzem Eisenholz hergestellt, um ihre Festigkeit und Strapazierfähigkeit zu gewährleisten. Die Oberkante endete im hinteren Teil des Wagens in einer hervorstehenden und sich verjüngenden Spitze. Über diese Spitze und die von gegenüber auf der anderen Seite des Wagens wurde eine durchbohrte Planke, die als "Karet" oder "Korrethout" bezeichnet wurde, gelegt (Schwingen). Das Karet (oft mit Ornamenten verziert) diente dazu, die beiden Seiten des Wagens zu stabilisieren, insbesondere bei seitlichen Erschütterungen.

An der Vorderseite des Wagens treten zwei oder manchmal drei der Leerskeie (Rungen) durch den Boleerboom (die Oberkante) und ragen mehrere Zentimeter darüber hinaus. Diese Abschlüsse waren ornamental gestaltet und als "leermannetjies" bekannt (direkt übersetzt "kleine Leitermänner", wahrscheinlich, weil sie wie der abstrahierte Kopf und die Schultern eines Mannes aussehen). Neben ihrem dekorativen Erscheinungsbild dienen sie auch als praktische Haken zum Aufhängen oder Einklinken von Gegenständen beim Trecken und Ausspannen/Rasten.

An dieser Stelle müssen wir eine Anmerkung zu der ungewöhnlichen Form des Kapwagens mit seinen wie Kieferknochen (kakebeen) geformten Seitenpaneelen (sylere) machen. Es gibt sicherlich keine entsprechenden Wagen in den europäischen, australischen oder amerikanischen Modellen. Diese ungewöhnliche Form scheint keinen besonderen Zweck zu haben. Man muss bedenken, dass die Wagenbauer, nachdem sie so viele Zugeständnisse an die Stärke und Flexibilität ihrer Wagen gemacht hatten, diese Form nur aus ästhetischen Gründen beibehalten haben. Man kann theoretisieren, dass die höheren Seitenwände hinten, von einer durchschnittlichen Höhe von 60 cm auf 84 bis 90 cm ansteigend, jedem Insassen zusätzlichen Schutz bot. Außerdem könnte man größere Truhen nach hinten stapeln, ohne dass sie zur Seite fallen und das Segeltuch beschädigen können. Man muss jedoch zugeben, daß, sollten höhere Seiten gewünscht sein, man dann die Teile

einfach insgesamt anheben oder vielleicht aufstocken hätte können. Es ist nicht zu leugnen - die Form hat ein gewisses Flair und einen ästhetischen Reiz. Ein Wagen, der auf diese Weise zum ersten Mal gebaut wurde, hätte neidische Blicke auf sich gezogen und so war die Mode für die nächsten 100 Jahre etabliert.

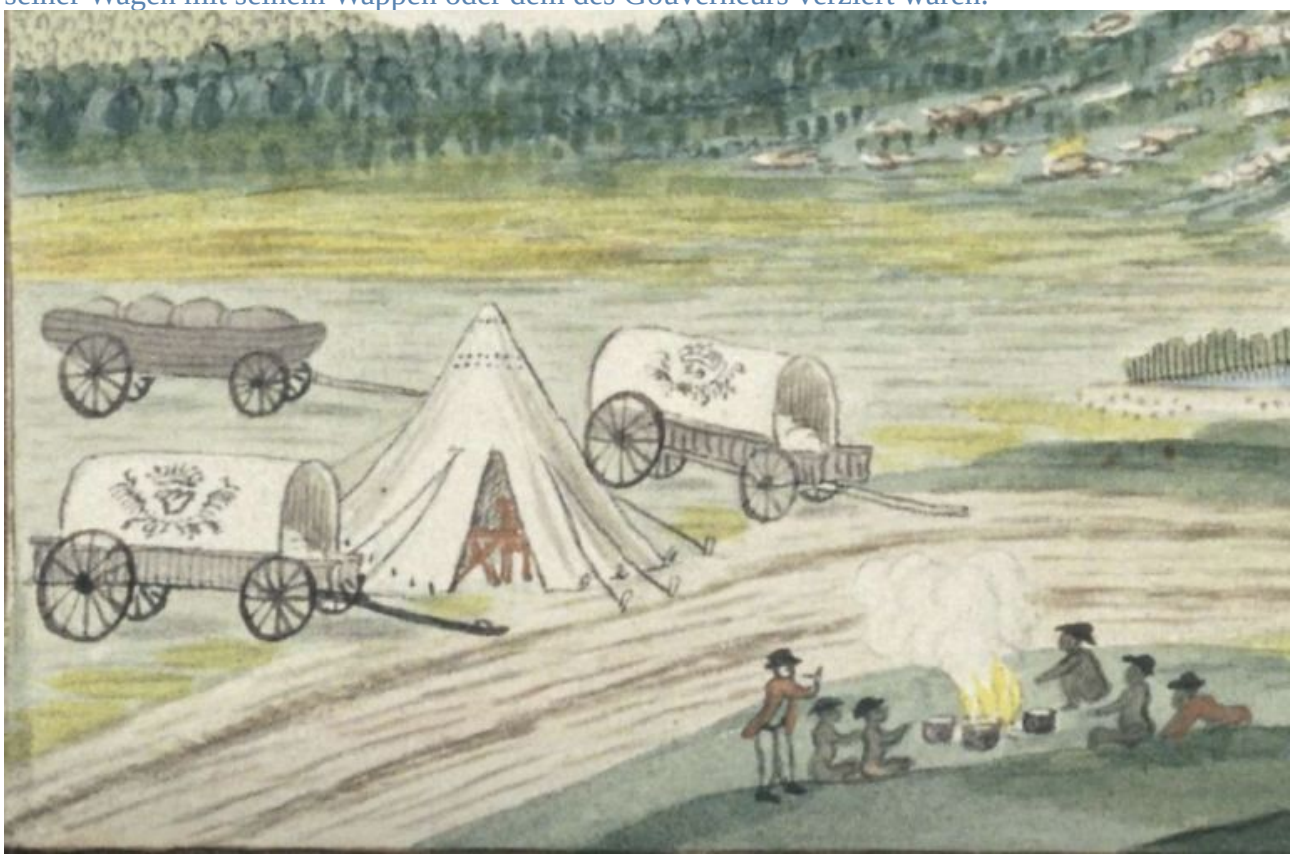
(unten) Zeichnung von Burchells Wagen, die die Form wie Kieferknochen deutlich zeigt.



1778 begleitete der VOC-Gouverneur Baron Van Plettenberg eine Expedition in die entlegenen Gebiete der Siedlung in der Nähe der Keerombergen. Begleitet wurde er vom schottisch-niederländischen Robert Jacob Gordon, dessen Vater im Dienste des Prinzen von Oranien einen hohen Rang innehatte. Gordon (zunächst Kapitän der House of Oranges Scots Brigade, bevor er sich der Niederländischen Ostindien-Kompanie anschloss, wo er den Rang eines Colonels antrat) wurde von der 'Heere 17' (Lords 17) der VOC wegen seiner beträchtlichen Talente und um die Kap-Garnison zu befehligen zum Kap geschickt. Als sie den Fluss Zeekoei in der Nähe von Colesberg erreichten, spannten sie ihre sieben Wagen und die imposante Coach, mit der der Gouverneur gereist war, aus. Sie zogen ihre Ochsenwagen in einen ordentlichen Kreis, stellten Zelte auf und machten sich auf den Weg, um das reichlich vorhandene örtliche Wild zu erlegen, darunter ein Nilpferd, das vom Baron van Plettenberg mit einem einzigen Kopfschuss getötet wurde. Unser viel talentierter Schotte, gesegnet mit scharfer Beobachtungsgabe, malte das Lager und was wir aus diesem Bild und vielen anderen, die er malte und skizzierte, lernen ist, dass keiner der zusammengebauten Wagen Seiten hat, die sich in der Kieferknochenform nach hinten erheben .

(unten) Gemälde von Robert Jacob Gordon vom Lager am Zeekoei River.

(unten) Gemälde von Robert Jacob Gordon von seinem Lager. 1779. Beachten Sie, dass die Seiten seiner Wagen mit seinem Wappen oder dem des Gouverneurs verziert waren.



(unten) Gemälde von Robert Jacob Gordon. 1779. Groene Kloof, Distrikt Mamre.

(unten) Der Entdecker Robert Jacob Gordon.

Bekannt ist, dass die Kieferknochenform um die Jahrhundertwende fest etabliert war. Der älteste Wagen Südafrikas ist der, der an der mährischen Missionsstation in Genadendal gebaut wurde.

1816 benutzte der englische mährische Geistliche, Christian Ignatius Latrobe, der die Mission besuchte, den von Khoi-Wagenbauern und Schmieden der Mission gebauten Wagen der Station für eine Reise und erwähnt den Genadendal-Wagen in seinem Buch „Journal of a visit to South Africa“. Dieser Wagen hat die Zeit in einem einwandfreiem Zustand bei der Mission überstanden und ist daher über 200 Jahre alt.

(unten) Der Genadendal-Wagen.

Stiche, Zeichnungen und Gemälde aus dem 19. Jahrhundert belegen, dass nicht alle Kap-Wagen im „Kieferknochenstil“ hergestellt wurden. Viele wurden mit ebenen Wagenseiten gebaut. Bei der Beurteilung von Drucken und Gravuren, die in Europa ausgeführt wurden, ist Vorsicht geboten. Diese wurden aus den Skizzen der zurückkehrenden Entdecker erstellt - und die Graveure und Drucker arbeiteten unter „Kreativlizenz“. Wenn man sich jedoch die Zeichnungen und Gemälde von Reisenden wie den Vermessungsingenieuren der Kapregierung, Charles Michell und Charles Bell, ansieht, kann man feststellen, dass die Mehrheit der Wagen in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts im Kiefernknochenstil hergestellt waren.

(oben) Aquarell von Charles Bell, von seinen ausgespannten Wagen. 1834.
(unten) Gemälde des Jägers und Reisenden Frank Oates von seinen Wagen, die ausgespannt am Ufer des Somokwe River stehen. Dieses Bild ist von Interesse zeichnet Oates doch nicht nur einen Wagen mit ebenen Seiten, sondern auch einen mit Kieferknochen ähnlichen.

(unten) Gemälde von Charles Mitchell von seinem Cape-Wagen aus dem Jahr 1834. Dies ist ein bemerkenswertes Bild, da die Segeltuchbespannung dieses Wagens eine gewisse Raffinesse aufweist und sogar ein Vordach über dem Wakis (Wagenbox) aufweist. Dieser Wagen hat 3 Kisten an den Seiten.

Der südafrikanische Autor Graham Greene schrieb im Folgenden über die Langlebigkeit des Kap-Wagens: „Die Wagen nutzen sich nicht ab. Vor nicht allzu langer Zeit hörte ich von einem Wagen des Großen Trecks, der nach mehr als einem Jahrhundert Arbeit in Natal noch immer im Einsatz war. Es war ein langer Zeltwagen im Besitz von Herrn B. Scheepers aus Besters und gehörte zu Piet Retiefs Firma aus der Ostprovinz. Die Vordergabel, die oberen und unteren Teile des Fahrgestells, die Holzgabel, die den Langbaum mit der Achse verbindet und die Räder (mit Ausnahme einiger Speichen) waren original Knysna-Stinkwood-Teile. Jedes Jahr schenkte Mr. Scheepers diesem kostbaren Wagen einen Anstrich. Er war noch nie in einer Schmiede gewesen. "

(unten) Der Genadendal-Wagen wurde in den 1920er Jahren neben einem Auto fotografiert.