

Om na Ceres te gaan, het jy 'n pas nodig

J A Kok

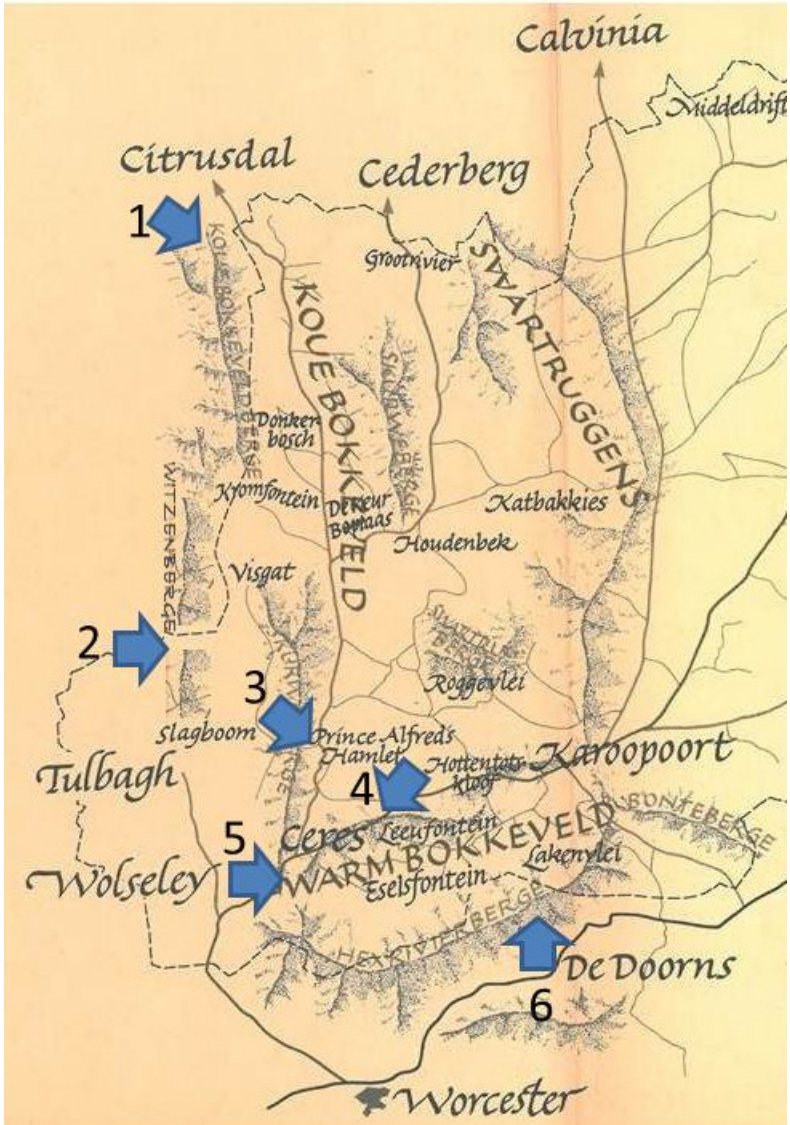
Die pragtige dorpie Ceres is geleë aan die voet van die Skurweberge. Van hierdie dorp kan ook soos van Jerusalem gesê word: “Rondom Ceres is daar berge”. Om Ceres te bereik moet die reisiger dus toegang tot die dorp verkry deur 'n pas. Uit die suide deur Michellspas (vroeër Mostertshoek), uit die weste deur die vroeëre Witzenbergpas, uit die noorde deur die Middelberg- en Gydopasse en die vroeëre Kardouw- en Elandskloofpasse, en uit die ooste deur Hottentotskloof, Theronsberg- en Swaarmoedpas.

1 Inleiding

Die passe van die Wes-Kaap kan natuurlik onderverdeel word in drie groepe aangesien daar drie hoofbergreekse is wat oorkom moet word wanneer na die binneland gereis word. Binne sig vanaf Kaapstad is die eerste groot reeks wat deur Jan van Riebeeck die “Berge van Afrika” gedoop is. Dit omsluit die Hottentots-Holland-, Drakenstein-, Hawequa-, Winterhoek- en Olifantsrivierberge (Burman, 1963:23). Die doel van hierdie artikel is egter om 'n beskrywing te gee oor hoe die boerepioniers die Ceresvallei bereik het gedurende die sewentiende en agtiende eeu.

2 Roodezand

Dit was met groot vreugde dat Jan van Riebeeck op 21 Maart 1658 in sy dagboek aanteken dat die landmeter Pieter Potter op 8 Maart 'n deurgang deur die berge gevind het. Potter kon egter nie deur die poort wat deur die Klein-Bergrivier uitgekerf is, kom nie en het 'n klein entjie verder noord oor 'n nekkie in die berge gegaan en afgekyk op die gebied wat toe sou bekend raak as die Land van Wa-



Aangepas uit Die vergete grootpad (Smuts & Alberts, 1988)



Roodezandpas na 'n skildery deur H. Salt

veren. Hierdie oorgang oor die berge sou nou bekendstaan as die Roodezandpas (Burman, 1963:49).

Kolbe skryf in 1731 dat dit met groot moeite is dat daar oor die pas getrek word aangesien waens aan die voet van die pas afgelaai moes word, die waens uitmekaargehaal, en dat alles dan met osse oor die berg geneem moes word.

Teen 1748 was die Heemrade tevrede dat Jacques Theron en sy drie “bergwerkers” die pad deur die kloof verbeter het. ’n Paar jaar later het Jacobus du Toit en ’n paar ander boere ’n pad deur die kloof wat die Klein-Bergrivier deur die berge gemaak het, as alternatiewe roete gebou (Böeseken, 1989: 64). Dit sou nou bekendstaan as Nieuwekloof, terwyl na die ou pad oor die nekkie as Oudekloof verwys is. Dit was nou beskryf as “[the] new way for carriages” (Mossop, 1927: 170), maar toe Andrew Sparrmann in 1776

Langsaan:

1. Elandskloofpas
2. Witzenbergpas
3. Gydopas
4. Theronsbergpas
5. Michellspas
6. Kleinstraat .

daar deur reis, beskryf hy dit as “a long and tedious vale along which runs part of the Klein Berg river” (Mossop, 1927: 53). Hierdie pad volg die oostelike oewer van die rivier en Burchell skryf in 1797 dat “the plants sheltered by the large fragments of rocks that have rolled down the mountains are incredibly luxurious. Along the steep and winding sides a road has been cut out, which follows the course of the river at a height above it generally between 50 to 100 feet; in one part rising much higher and in another descending to the bottom and leading through the river, which, at this point, was not more than three feet deep, although often so swollen by the rains as to be, for a day or two, quite impassable” (Burman, 1963: 54). Gedurende 1859-60 is ’n nuwe pad op die westelike oewer deur Thomas Bain gebou en in die 1960’s is ’n teerpad weer aan die oostelike kant gebou bo-oor die oorspronklike ou wapad. Dit was eers met die opening van Bainskloof op 12 September 1853 dat daar ’n tweede deurgang vir voertuie deur hierdie berge gekom het. Die Dutoitskloofpas word eers ’n eeu later op 26 Maart 1949 in gebruik geneem.

3 Passe uit die Weste

Vanaf die Kaap het die pad oor Pampoenkraal geloop, verby die Paarlberg en dan by Burgersdrift of by Sonquasdrift oor die Berg-rivier. Om deur die Bergrivier te kom was altyd ’n groot probleem, veral as dit in vloed was. In 1731 het die vry swarte, Abraham de Haan, die landdros versoek om ’n pont oor die Bergrivier te bedryf. In ruil sou hy ook die pad in Roodezandskloof onderhou (Böeseken, 1989: 62). Van hier het dit dan oor die berge gegaan deur Roodezandspas en vandaar is dit deur die Land van Waveren tot by die Witzenberge. Hierdie vallei word in 1776 deur Andrew Sparrmann beskryf as “a track of land of the narrow kind laid out in vineyards” (Mossop, 1927: 52).

3.1 Witzenberg

In hierdie tyd was die pas oor die Witzenberge die hoofroete van Tulbagh na die Koue Bokkeveld en die Karoo. Alhoewel die

Mostertshoek deurgang daar was, was dit baie gevaarlik en 'n ompad vanaf Tulbagh. Toe veldkornet Pienaar dus in 1780 besluit om 'n pad oor die Witzenberge te bou, is dit wyd verwelkom. Hierdie gebied was egter berug vir die skuilplek wat dit aan voortvluggende slawe en ge-



Die Witzenbergpas word vandag glad nie vir swaar verkeer gebruik nie.

vangenes gegee het. Pienaar het juis aan sy einde gekom toe hy ongewapen met een van hulle wou onderhandel (Burman, 1963: 127).

Toe Thunberg in 1772 oor die Witzenberge reis, gebruik hy nog die ou wapad en hy besing die vallei vir sy skoonheid; hy merk op dat daar weivelde is, maar geen aanplantings nie omdat daar geen manier was dat graan oor die berge vervoer kon word nie (Burman, 1963: 128). In 'n "memorie uit die Koue Bokkeveld" gedateer 22 Desember 1818 lees ons ook dat boere van die Koue Bokkeveld wat hulle ertjies en boontjies na die Kaap wou bring, op die berge hulle waens moes aflaai en die produkte op pakperde of -osse moes pak en met leë waens die pas moes afry en onder die berge hulle waens weer laai. Selfs met 'n leë wa kon 'n mens die Witzenberg nouliks sonder ongelukke afkom (van der Merwe, 1938: 195).

In 1804 skryf Lichtenstein "as the traveller begins to descend he can scarcely contemplate without a sort of shuddering the danger which appears manifestly to be attached to the task he is undertaking; he feels disposed to rail in secret at the person who planned the road, that he could require of anyone to descend this steep wall by so madly bold a path" (Burman, 1988: 76). Lichtenstein skryf dat "nothing is to be seen here of the bottom of the hill. The road has,

to the eyes, as it looks down, the appearance of terminating after a short descent, at the edge of a precipice; and when arrived at this edge, it is not much less frightful to see a perpetual zigzag all down the sides of the descent.”

Hiernaas skryf Burchell in 1811 dat “the ascent is so steep and the road so rocky and dangerous that any person unused to Cape travelling would feel inclined to doubt the possibility of it being practicable for any sort of vehicle, if the track of wheels did not attest to him that the wagons had in reality passed that way, and that it was a path in daily use. Huge blocks of hard sandstone protruded themselves in the very middle of the road and it is difficult to conceive how a wagon would pass over them without being either shaken to pieces or overturned. The surface of the Bokkeveld being much higher than the valley of Roodezand, occasions the ascent of the eastern side of the Witzenberg pass to be so considerable that farmers with loaded wagons find it practicable come thence to Tulbagh, but seldom attempt it in the contrary direction, and are therefore obliged to travel by another and more indirect route” (waarskynlik dan Mostertshoek) (Burman, 1988: 77 en Burman, 1963: 130).

Jan Hugo het op Elandsfontein in die Koue Bokkeveld gewoon en tydens een van Lichtenstein se reise gedurende 1803-1806 bly hy by die Hugo’s oor. Hy skryf dat Hugo se vrou, Anna Magdalena Theron, vertel dat sy op die tweede of derde Sondag ná ’n baba se geboorte self die Witzenberg te perd af is om in Roodezand te laat doop. Die heen- en weerreis is in een dag gedoen en sy het selfs indien nodig die baba aan haar bors laat drink op van die gevaarlikste plekke (Smuts & Alberts, 1988: 37). By dié geleentheid vertel Hugo dan ook dat hy in die winter na sy Warm Bokveldse plaas “De Koele vonteyn gelegen aan het Warme Bokkevelt onder de geydouw” afsak.

In 1802 het PJ Truter en W Sommerville dit egter as ongeskik vir volgepakte waens beskryf en in 1805 het die Kommissie vir Veeteelt toe aanbeveel dat waens afgelaai moet word en die vrag met pakdiere afgery word. In 1806 beskryf Lichtenstein dit ook as gevaarlik en teen 1812 beveel die distrikskommisaris aan dat Hexrivier-

kloof eerder gebruik word. In 1822 spreek Burchell ook baie kritiek uit oor die pad. In 1839 rapporteer die Superintendent van Werke en Landmeter-generaal, Charles Michell dat sy ondersoek om te besluit of Mostertshoek of die Witzenbergpas verbeter moes word ewe problematies is en eweveel sou kos. Michell se voorkeur was die ontwikkeling van Mostertshoek. Op 21 November 1844 is twee petisies, een met 98 handtekeninge en die ander met 92 van inwoners van die Bokkeveld en Worcester ter ondersteuning van die Witzenbergpas deurgestuur. Die Koloniale Sekretaris, John Montagu beveel egter op 15 September 1845 aan dat die Witzenbergpas ontwikkel kan word as die plaaslike inwoners die helfte van die koste sal dra. Na 'n geskil oor die kostes is daar in 1846 besluit om die pas deur Mostertshoek te bou. Michellspas is toe gebou en die pas oor die Witzenberg het in onbruik verval (Burman, 1963: 131).

Om egter uit die Agter-Witzenbergvallei te kom moes 'n kort en minder gevaarlike pas oor die Schurftberge oorgesteek word. Net voor hierdie pas, op die plaas Slagboom, was die tolhuis wat deur Scholtz beman was. Nou was die reisiger in die Koue Bokkeveld en kon daar in een van twee rigtings koers in geslaan word. Die een moontlikheid was om teen Gydoberg af te gaan na die Warm Bokkeveld en om sodoende by Ceres uit te kom, andersins kon daar oor Driefontein en deur die Droëhoek na Slaaiskloof (die latere Theronsberg) gereis word om hier af te gaan na die Warm Bokkeveld en na die grootpad na die Noorde.

Die Koue Bokkeveld is die landstreek wat strek vanaf Gydo in die suide tot by Kunje en die Buffelshoekpas in die noorde. In die weste word dit begrens deur die Skurweberge en in die ooste deur die Swartruggensberge. Die Koue Bokkeveld kan ook in drie streke verdeel word, nl Friesland, Skotland en die Droëhoek. Die voorste gedeelte naby Gydo is Friesland, die verste gedeelte anderkant die dorpie Op-die-Berg is Skotland en die gebied aan die ooste op pad na die Warm Bokkeveld is die Droëhoek (Smuts & Alberts, 1988: 32). Goewerneur Swellengrebel besoek die streek op 14 September 1776 en meld dat die landstreek veel hoër as die Warm Bokkeveld

lê. Hy skryf dat dit “een aaneen schakelen van berge” is waar “tusschen welke de plaatsen hier en daar, waar zich eenigsins een vlakke formeerd liggen.” Hy noem ook dat “de bokken waarnaar ze hare namen hebben, zijn zedert weinige jaren, door de wilde honden meest geruineert en verjaagd” (Raper, 1972: 47).

Hierteenoor is die Warm Bokkeveld die hele Ceres-kom en strek dit van die Skurweberg in die weste, die Heksrivierberge in die suide, Gydoberg in die noorde tot by Karooport in die ooste. Veeboere het hulle reeds sedert 1725 hier gevestig, maar hulle het uit die Roggeveld en Karoo getrek, omdat daar aldus Swellengrebel “er geen passage over het Witzenberg was.”

4 Passe uit die Suide

Vanuit die suide kon Ceres slegs bereik word deur gebruik te maak van die kloof wat die Breërivier deur die berge by Mostertshoek oor eeue gegrawe het.



4.1 Mostertshoek/ Michellspas

Reeds so vroeg as 1728 is die Skurweberge by Mostertshoek gekruis (Berg & Visagie, 1985: 3). Gedurende die Sewejarige Oorlog (1756-1763) was daar ’n toename van skepe om die Kaap en dit het gelei tot ’n tekort aan landbouprodukte wat aan die skepe gelewer kon word. Toe Jan Mostert van Wolwekloof dus in 1765 ’n pas deur die Breërivierkloof op sy eie koste bou, was dit tot voordeel van die boere. Hy het toegeld gevra vir die gebruik van die pad, maar dit was so skrikwekkend dat dit nooit ’n gewilde pad was nie. Die pad het die bo-lope van die

Vandag ry ’n mens ewe gemaklik Ceres toe.



Met 'n wa deur die berge in die VOC-tyd was dit klippekou. Op baie plekke kan nog gesien word hoe waens deur die jare teen die helling afgeskuif het met die remme vas om nie af te stort nie.

Breërivier gevolg en was onbegaanbaar in die winter (Mossop, 1927: 174). In 1772 skryf Thunberg “we had several streams to ford and branches of rivers . . . these places were the more dangerous to cross as the water not only stood up to the horses’ sides, but the bottom was full of large round stones, that had rolled down from the mountains, so that the horses could scarcely get on; frequently the rapidity of the stream was such that they could with great difficulty keep the track” (Burman, 1963: 137). Le Vaillaint beskryf dit in 1783 as volg: “The steepness of the way and the quagmires which I had to encounter in this passage almost frightened me. Yet this is the usual route of the neighbouring planters who choose rather to run the risk of losing their cattle and carriages than unite to make a proper road or at least to repair some passes” (Burman, 1963: 137). Die pad was so ru en steil dat die waens uitmekaar gehaal moes word en saam met die vrag stuk-stuk berguit gedra moes word.

In ’n memorandum van die Bokveldse boere op 18 September 1792 skryf hulle “dat zij bovendien genoodzaakt zijn, hunne producten door het gebergte van de Jan Mosterdshoek met pakpaarden en draagossen te transporteeren, het welk het transport niet alleen kostbaar maar ook teffens zeer moeijelijk maakt” (VOC, 1792: 201).

Paravicini di Capelli wat in 1805 hierdeur reis sê dat hulle waens wat swaar gelaaï was met moeite hierlangs beweeg het. Daarby het hulle ook baie tyd verloor omdat die rivier so baie keer gekruis moes word en dat die osse in die proses hul jukke verloor het. Bain beskryf dit aan sy dogter as “a sort of impassable pass, through which the boers with their wives and families sometimes ride on horseback to go to the Nagmaal” (Storrar & Komnick, 1984: 30).

Soos hierbo genoem, is dit vervang met die pas wat in 1848 deur Andrew Geddes Bain gebou is. Op 1 Desember 1848 is dit amptelik deur die Goewerneur, Sir Harry Smith geopen en hy vernoem dit tot Michellspas. Andrew Bain se slotwoorde tydens die geleentheid was dat “the pass will form the grand focus of the interior trade from Cape Town and the Boveland, besides opening up the extensive territories of the Klein, Middel and Onder Roggevelden, Hantam, Nieuweveld, Warm and Koue Bokkeveld, which are amongst the most fertile and productive, though hitherto the least known, districts of the Colony” (Burman, 1963: 135). Gedurende 1848 is die tolhuis in die pas ook gebou en die bou van die pas het direk gelei tot die stigting van die dorp Ceres in 1849 op die eertydse plaas Rietvallei (Underhay & Hopkins, 1955: 1).

Michellspas het ook die hoofroete na die noorde geword en duisende delwers op pad na die Diamantvelde het deur die pas en dorp gereis. Die pas is gedurende die Tweede Wêreldoorlog herbou en op 31 Maart 1946 is die nuwe sementpad geopen (Boers, 1997: 24-25). In die laat 1980's is dit verbreed en herbou en amptelik in gebruik geneem in 1992 (Boers, 1997: 27-28).

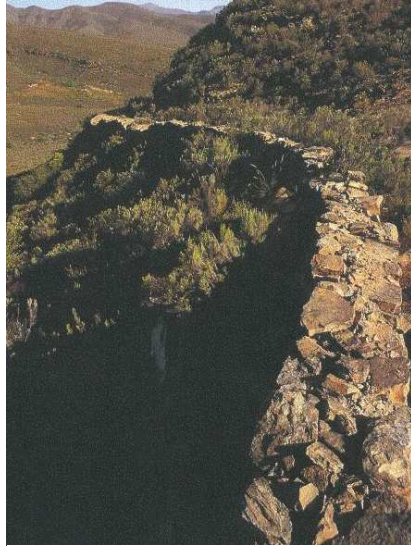
5 Passe uit die Ooste

Van die oudste plase in die Warm Bokkeveld lê in die noord-oostelike deel en die streek is vermoedelik vanuit die noord-ooste bevolk. Boerepioniers het moontlik deur of die Hexriviervallei getrek of met Slaaiskloof die Warm Bokkeveld binnegekom. Alhoewel dit nie direkte toegang tot Ceres gee nie kan dit egter nie nagelaat word om te meld dat passe soos die Katbakkies, Skittery-/Spesery-/Peerboomskloof, Droëlandskloof en Miskloof ook toegangswêë vanuit die ooste na die Koue Bokkeveld was nie.

5.1 Hottentotskloof

Hottentotskloof is destyds as een van die gevaarlikste passe op die pad na die noorde beskou. Terwyl die ander passe rotse aan die rande gehad het, was Hottentotskloof 'n loodregte afgrond en die

drywers het altyd gewys na die oorblyfsels van poskarre en waens en die geraamtes van diere wat ver onder gelê het. Hierdie pas was reeds teen 1812 in gebruik, want in 'n verslag oor die swak toestand van paaie word spesifiek verwys na Hottentotskloof. Aan die onderkant van die kloof, waar die ou uitspanning was, was daar later jare 'n plaaswinkel (Mossop, 1927: 179).



Slaaiskloofpas

5.2 Theronsberg-/Slaaiskloofpas

Theronsbergpas, vroeër bekend as Slaaiskloof, volg die kontoere van die Waboornsberg en is vernoem na die Theronfamilie van die plaas Leeufontein, waar daar vanmelewe ook 'n uitspanning was. Die ou gewelhuus wat reeds in 1770 gebou is (Mossop, 1927: 177) het later jare ook losies verskaf aan reisigers en het bekend geraak as “Die Hotel” (Smuts & Alberts, 1984: 23-25).

5.3 Swarmoedpas en Lakenvleipas

Baie min inligting is beskikbaar oor hierdie twee passe, maar daar het tog plek-plek van die padwerk behoue gebly. Hierdie pas wat die laerliggende gedeeltes van die Warm Bokkeveld met die oostelike plato verbind het, is nog duidelik te sien tussen Eselsfontein en Welvaart. Van Welvaart af het die pad al op die hoogland geloop oor Lakenvlei en dan Uitkoms en vandaar na Karoopoort (Ceres Togryermuseum, 2013). Lichtenstein het byvoorbeeld in 1805 vermeld dat sy geselskap die Warm Bokkeveld by Leeufontein verlaat het en

onmiddelik die plato by Lakenvlei bereik het (Smuts & Alberts, 1984: 98).

5.4 Kleinstraat

Die alternatiewe manier om die Bokkeveld te bereik, was om die langer pad te volg en met die Hexrivierpas deur die Hexriviervallei (vandag se De Doorns) te trek. By Kleinstraat is dan noord-wes geswenk en deur die Kleinstraatpoort getrek (dit is vandag ontoeganklik vir voertuie) en dan is daar oor Verkeerdevelei na Karoopoort of die Warm Bokkeveld getrek. Burchell het so gereis in Julie 1811 en vertel as volg: “In die maanlig het ons deur ’n enkele kloof in ’n reeks rotsagtige heuwels getrek. Dit was baie smal en klipperig, en die onsekere maanlig het die loodregte wande soos ’n groot straat laat lyk. Die wiele het soos oor plaveisel oor die rotsagtige aarde gerammel en die weerklank teen die wande het die verbeelding verder aangehelp. Dit is nie verbasend dat hierdie kloof, wat net minder as ’n agste myl lank is, De Straat genoem word nie.” Van hier reis Burchell verby die meer met die naam Verkeerdevallei en kom dan op 7 Julie 1811 om tienuur die aand by Pieter Jacobs aan (Smuts & Alberts, 1984: 45). Dit was ook die roete wat die Kommissie vir Veeteelt in 1804 gebruik het (Mossop, 1927: 186).

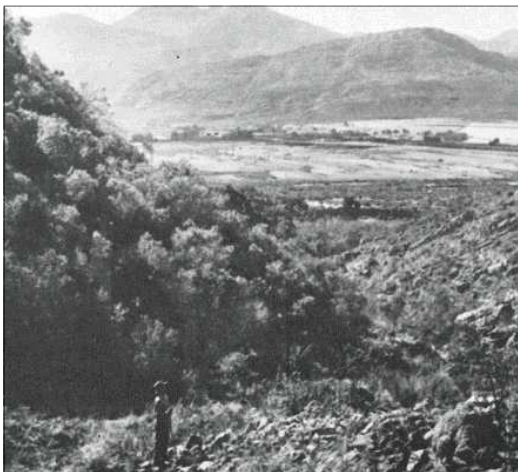
6 Passe uit die Noorde

Reisigers wat verder noord en verby die Roodezandskloof getrek het om die Noordweste en Namakwaland te bewoon, kon ook via Kardouwskloof en Piekenierskloof toegang verkry tot die Olifantsriviervallei en vandaar na die Koue Bokkeveld.

6.1 Kardouwskloof

Die Engelse reisiger, Francis Masson, skryf in 1773 dat Kardouwskloof die moeilikste pas in die land is . . . “which we found true, being obliged to lead our horses for three hours amidst incessant rain, which made the road so slippery that, by often stumbling among the loose stones, they had their legs almost stripped of the skin and the precipices were so steep that we were often afraid to turn our eyes

Kardouwskloof waar 'n pas uit die weste deurgegaan het na die Olifantsriviervallei en verder aan na Elandskloof en die Koue Bokkeveld. Dit is sowat 20 km suid van die huidige Piekenierskloofpas.

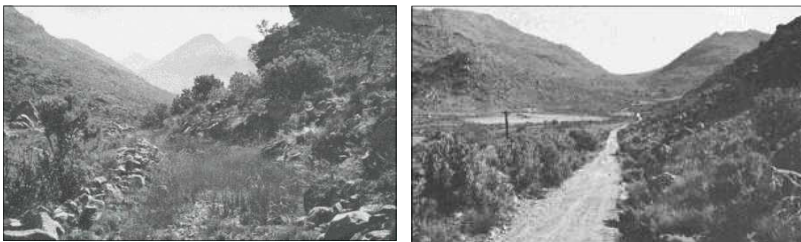


to either side” (Burman, 1963: 68). Sy reisgenoot, Charles Peter Thunberg, skryf dat “[it] is also considered by the husbandmen as one of the most difficult roads that go across the African mountains; it is not very high at the western part, but becomes more terrifying on that account to the eastern side, being there very steep and the road very stony and narrow, with an abyss on the left. The driving a hands breadth only out of the track may demolish waggon, oxen and driver, and the passing was now made more difficult from the frequent stumbling of the cattle owing to the slipperiness of the road, which was occasioned by incessant rain” (Burman, 1963: 68).

Hierdie pas is op die plaas Kardouw sowat 10km suid van die Warme Bad by Citrusdal en het vanaf die Kaapse kant toegang verleen tot die Elandskloof waardeur die Koue Bokkeveld bereik kon word. Alternatiewelik moes daar van Piekenierskloof gebruik gemaak word om by Elandskloof te kom.

6.2 Elandskloof

Om vanuit die Olifantsriviervallei op die Koue Bokkeveldplato te kom was daar in daardie dae net een pas en dit was Elandskloof. Francis Masson skryf op 17 Oktober 1773 dat “[he] saw a narrow



Elandskloofpas

winding passage through a high chain of mountains. This road is rugged beyond description consisting of broken and shattered rocks and rugged precipices encompassed on each side with horrid impassable mountains; the sides of which are covered with fragments of rocks that have tumbled down from the summits at different times” (Burman, 1988: 78). Op 27 Mei 1798 skryf Barrow “the road over this part of the mountains was much better than I had any reason to expect from the representations of the peasantry. Indeed, at this time it was by much the best of the four passes through which I had now crossed this great range of mountains” (Burman, 1963: 124).

Thunberg skryf in Oktober 1773 as volg: “Ek en my Engelse reisgenoot het te perd deur die lang vallei wat Elandskloof genoem word, oor die berge na Bernard Foster se plaas in die Koue Bokkeveld gereis [dit was Barend Vorster van Wagenboomsrivier] (Burman, 1988: 77). Hierdie streek tussen die lae of Warm Bokkeveld, Olifantskloof en die Karoo, lê baie hoog en is baie koud in die winter.” Hy skryf dan verder: “. . . op die 18de het ons na Isak Visagie se plaas gery. Op die 19de het ons Nicholas Jansen [dit is Jansen van Rensburg van Leeurivier] se plaas op pad na Carl van der Merwell s’n [Carel van der Merwe van Modderrasrivier/Boplaas] verbygesteek. Ons het ’n alleenstaande tafelberg in die middel van die landskap aangetref [dit is die BokveldseTafelberg]. Op die 20ste het ons gereis na Willem Pretorius se plaas [Wadriфт]. Daarna het ons verby die plase van Jan Rasmus [Erasmus van De Groenfontein



Gydopas tussen die Koue en die Warmbokkeveld

gelegen agter het Bokkeveld in 't Oostberg] en van Heere [Van Heerden] na die van Jacob Pinard [Pienaar] gereis. Hier begin die Warm Bokkeveld wat teen die koue beskut is deur die hoë berge en heuwels. Sommige van hulle is baie steil en ons moes daardie dag teen hulle afdaal” (Smuts & Alberts, 1984: 16).

6.3 Middelberg/Buffelshoekpas

Middelberg- of Buffelshoekpas het die Elandskloofpas vervang. Dit lê tussen Citrusdal en die noordelike gedeelte van die Koue Bokkeveld.

6.4 Gydopas

Die besluit om Mostertshoek te ontwikkel was 'n groot terugslag vir die boere van die Koue Bokkeveld. Die Sentrale Weëraad het egter toegegee dat 'n pad vanaf Mostertshoek gebou kon word met 'n pas teen Gydo uit. Bain het woord gehou en teen die einde van 1848 is die pas geopen (Burman, 1963: 139). Hierdie pas was in gebruik tot in 1930's toe dit met 'n nuwe pas vervang is. In die 1950's is dit verbreed en geteer.

Slot

Danksy vermaarde padbouers soos veldkornet Pienaar en die Bain familie is toegangswêë na die binneland oopgemaak vir die boerepionier en reisiger. Hierdeur kon ontwikkeling en toegang tot markte, kerke en skole bewerkstellig word en kon Ceres in 'n florerende dorp in die vallei van die Godin van Vrugbaarheid ontwikkel.

Bronnelys

- Bergh, J.S. & Visagie, J.C.** 1985. *The eastern Cape Frontier Zone 1660-1980: a cartographic guide for historical research*. Butterworth: Durban.
- Boers, R.** (ed). 1997. *Reminiscences about Cape Mountain Passes*. The Transport Engineering Division of the South African Institute of Civil Engineers: Johannesburg.
- Böeseken, A. & Cairns, M.** 1989. *The secluded valley: Tulbagh: 't Land van Waveren 1700-1804*. Perskor: Kaapstad.
- Burman, J.** 1963. *So high the road – mountain passes of the Western Cape*. Human & Rousseau: Kaapstad.
- Burman, J.** 1988. *Towards the far horizon – the story of the ox-wagon in South Africa*. Human & Rousseau: Kaapstad.
- Ceres Togryersmuseum.** 2013. Historic routes. [Intyds]. Beskikbaar by WWW: http://www.ceremuseum.co.za/?page_id=112 Toegang: 28 Junie 2013.
- Holman, J.** 1834. *A voyager round the world: including in Africa, Asia, Australia, America, etc from 1827-1832*. [s.n.]: London.
- Mossop, E.E.** 1927. *Old Cape Highways*. Maskew Miller: Kaapstad.
- Raper, P.E.** 1972. *Streeksname in Suid-Afrika en Suidwes*. Naamkundereeks nr.1. Tafelberg: Kaapstad.
- Smuts, D. & Alberts, P.** 1988. *Die vergete grootpad deur Ceres en die Bokkeveld*. Gallery Press: Johannesburg.
- Storrar, P. & Komnick, G.** 1984. *A colossus of Roads*. Murray & Roberts: Kaapstad
- Underhay, J.P.G. & Hopkins, H.C.** 1955. *Eeufeesgedenkboek van Ceres 1855-1955*. Pro-Ecclesia: Stellenbosch.
- Van der Merwe, P.J.** 1938. *Die trekboer in die geskiedenis van die Kaap Kolonie (1657-1842)*. Nasionale Pers: Kaapstad.
- VOC.** 1792. Resolusies van die Politieke Raad van die Kaap die Goeie Hoop. Band C207. Tanap: Kaapstad.

Korrespondensie: Andrew Kok, jakok99@gmail.com