

## **OU TOEGANGSROETES**

Nadat goewerneur W.A. Van der Stel in 1699 die ekonomiese beleid van die Kolonie verander het en veeboerdery toegelaat is, het boere met hul veetroppe na die binneland getrek op soek na welding, en met die oog op die uitsoek van 'n standplaas waar hy 'n leenplaas kon afbaken. Veeboere het toe vroeg in die 18de eeu die huidige distrik Ceres binne getrek.

Weens die bergagtige aard van die streek, moes daar dadelik na deurgange oor berge en deur bergklowe gesoek word, en baie gou is die eerste passe teen wil en dank gemaak. Dit word aanvaar dat die meerderheid passe op die spoor van die voetpaaie van die oorspronklike inwoners van die distrik, die Khoi en die San, gevolg het, wat dalk op hul beurt gevind het dat wildsvoetpaadjies die beste deurgange gebied het.

Weens die uitgestrekte en bergagtige gebied wat Ceres beslaan, kan dit maklik die distrik in die land wees waar daar die meeste passe voorkom. Die oorblyfsels en tekens van al die passe wat in die 18de en 19de eeu (tydens en onmiddellik na kolonisasie) vir voertuigverkeer gebou is, kan nog aangedui word.

Passe wat oorspronklik toegang tot die Koue en Warm Bokkeveld verleen het, was:

### **ELANDSKLOOF**

Die Elandskloof tussen Citrusdal en die Koue Bokkeveld is van die eerste roetes wat rondtrekkende veeboere aan die begin van die 18de eeu gebruik het om die Koue Bokkeveld binne te kom, en omdat dit so 'n gemaklike roete was, was dit vir lank een van die belangrikste toegangsroetes.

Daar is bewyse dat daar meer as een pas gebou is oor die meer as 200 jaar dat Elandskloof as deurgang gebruik is. Op 'n rotswand uitgekrap is die naam van vermoedelik een van die groepe wat daar gewerk het, naamlik "Clanwilliam Road Party." Die datum daarby is ongelukkig onleesbaar.

Die Elandskloof is tot in die 1940-s as deurgang gebruik/ toe Middelbergpas (ook Buffelshoekpas genoem) gebou is.

Bekende reisgers het deur die Elandskloof gereis en dit beskryf, onder andere Masson en Thunberg in 1773 en Barrow in 1798. In Oktober 1773 het die reisiger Francis Masson naastenby soos volg oor die roete geskryf; "Dit is 'n smal kronkelpad deur 'n hoe, haas ondeurdringbare bergreeks. Die pad is besaai met gebreekte rots." Vyf en twintig jaar later het Barrow egter Elandskloof beskryf as die beste pas van die vier waarmee hy deur die suidelike bergreekse

van die Kaap Kolonie moes gaan.

Die roete oor Middelberg is langer as die een wat deur die Elandskloof sou gaan, maar die keuse het vermoedelik op die Middelbergpad geval weens die feit dat die pad daarlangs terselfdertyd kommunikasie sou verskaf aan die groep boere in die verre noordelike deel van die Koue Bokkeveld.

In 1950's is die pas weer opgemeet tydens 'n ondersoek na die wenslikheid om weer 'n pas daarlangs te bou, maar die voorneme is nooit uitgevoer nie.

## **DIE WITZENBERG EN SKURWEBERGPASSE**

Hierdie passe word saam behandel omdat deurgang tussen Tulbagh en die Koue Bokkeveld oor beide hierdie passe verkry is. Daar is ook in ou reisbeskrywings normaalweg na die twee passe as aanvullend tot mekaar verwys.

Die voorloper van hierdie passe het aan die begin van die 18de eeu reeds deurgang verskaf. Toe Thunberg in 1772 die Witzenbergvallei besoek het, moes hy nog van die oorspronklike wapad gebruik maak. Hy het dit toe as 'n baie gevaarlike deurgang beskryf.

'n Behoorlike pad het noodsaaklik geraak toe die inwoners van die Koue Bokkeveld teen 1775 nog steeds deur twee bergreekse van hul naaste dorp, Tulbagh, geskei is.

Teen die einde van die 18de eeu, moontlik 1780, maar dit kan ook 20 jaar later wees, het (veldkornet?) Pieter Pienaar, 'n plaaslike boer, wat ook as 'n onverskrokke avonturier beskryf is, die pas gebou. Pienaar was waarskynlik verwant aan die Pienaars wat aan die begin van die 18de eeu in die gebied tussen die huidige Touwsrivier en Ceres plase gekry het.

In die omgewing van die plaas Slagboom in die Witzenbergvallei was daar 'n tolhek. Aanvanklik was die tolgeld een en 'n half riksdalders per wa. Die geld moes vir die onderhoud van die pad aangewend word.

In April 1802 het die reisigers P.J. Truter en W. Sommerville die twee passe gebruik. In hul verslag oor hul tog, wat hulle so ver soos die huidige Botswana gebring het, was hul kritiek op die gehalte van die passe verdoemend. Volgens hulle was hierdie twee passe die afskuwelikste wat daar in die Kolonie was, en hoegenaamd nie geskik vir volgelaide waens nie! Daarby was dit uiters gevaarlik om daar langs te reis! Die Kommissie van Veeteelt het in 1805 in 'n verslag gemeld dat boere bo-op die berg hul produkte aflaaie en dit dan met pakkdiere teen die berg af vervoer, terwyl die waens leeg die tog teen die helling af aangepak het! Lichtenstein het in 1806 ook die pas as gevaarlik uitgesonder.

In 1812 is daar in 'n verslag van 'n distrikskommissie gese dat die Witzenberpas vanwee die steil hellings nie veilig is vir volgelaide waens nie. So min was die kommissie se vertroue in hierdie pas dat hulle van mening was dat die, "uitermate gevaarlike" Hexrivterkloof eerder gebruik behoort te word.

"Die reisiger William Burchell het na die voorbeeld van die Witzenbergpas verwys toe hy in 1822 sterk kritiek uitgespreek het oor die gehalte van paaie en passe in die Kaap Kolonie. Hy het geskryf dat "die padmakers van hierdie kolonie blykbaar van mening is dat deur 'n pad so direk en regop as moontlik teen die berghelling uit te maak, hulle die beste uitweg volg, omdat dit die kortste roete is!"

Die padnetwerk van die Kaap Kolonie was, soos in alle Britse kolonies die wereld oor, maar baie swak, maar daar is darem ondersoek ingestel na die moontlike verbetering daarvan. Toe passe in die Ceres omgewing aan die beurt gekom het, moes die Landmeter-Generaal, Charles Michell, 'n ondersoek doen na die wenslikheid van die verbetering van of die Witzenbergpas of die Mostertshoekpas. Sy bevinding in 1839 was dat die boukoste en voordele van beide passe gelyk was. Maar daar by het dit gebly.

Die toestand van paaie in die Kaap Kolonie is na 1843 drasties verander met die aanstelling van die knap en versiene John Montagu as koloniale sekretaris (1843 tot 1853). Hy het besef dat alleen beter paaie die Kaap Kolonie uit 'n ekonomiese doodloopstraat sou kry, en daar is dadelik met die verbetering van alle paaie en passe begin.

In 1845 het Montagu die terrein oor die Witzenberge en die Skurweberg ondersoek en aangebied om hierdie twee passe op 'n basis van 'n gelykop bydrae tussen die owerheid en die plaaslike mense te laat bou. Die mense van Tulbagh kon/wou nie hul deel bydra nie, en die plan is laat vaar. Die volgende jaar is daar begin met die bou van Michellspas deur die Mostertshoek.

Na die voltooiing van Michellspas in 1848, het die gebruik van die Witzenbergpad afgeneem en die pas het begin verval. In 1874 is daar vir die laaste keer probeer om 'n doelmatige pas op die kortste roete tussen die Koue Bokkeveld en Tulbagh, en natuurlik Kaapstad, te kry in 'n petisie na die Kaapse Parlement, maar dit was nie geslaagd nie.

Britse skanse uit die Anglo Boere Oorlog (1899 tot 1903), dien as getuienis dat die pas ongeveer twee eeue nadat dit oorspronklik gemaak is, en nadat dit lank in onbruik was, steeds 'n doel gedien het en vir perderuiters begaanbaar was.

## **MOSTERTSHOEK**

13 km lank, hoër as Michellspas se 490m

Nadat trekboere vir jare 'n wapad deur die moeilik begaanbare bergkloof gebruik het, het Jan Mostert, 'n boer van die plaas Wolwekloof, in 1765 op eie koste 'n pas (tolpad) gebou. Hierdie pad is gebruik totdat die oorspronklike Michellspas gebou is. Die ruines van Mostert se tolhuis is naby die hoogste punt wat die pas in die berg bereik het.

Charles Michell, Landmeter-generaal van die Kaap Kolonie, het in **sy** motivering vir die bou van die volgende pas deur die kloof, en *die* een wat uiteindelik sy naam sou dra, die hoogste deel van Mostertshoekpas beskryf as so ru en steil (op die steilste piek teen 'n helling van tussen 20° en 30°) dat waens uitmekaargehaal moet word om dan saam met die vrag stuk-stuk teen die suidelike kruin uitgedra te word. Die groewe wat oor die meer as 83 jaar wat die pad gebruik is deur wawiele en remskoene in die sandsteen gemaak is, dien egter as bewys dat daar tog talle waens en karre is wat voliedig die reie voltooi het.

Aangesien die pad die boloop van die Breerivier en 'n paar systrome verskeie kere moes kruis, was die roete natuurlik vir lang tye in die winter onbegaanbaar, lets wat bygedra het tot die ongewildheid van die ongerieflike pas.

Thunberg was een van die reisigers (1722) wat in sy reisbeskrywing melding gemaak het van die onbegaanbaarheid van die pas as gevolg van die talle kere wat sy geselskap deur die vol stroom moes sukkel.

## **MICHELLSPAS**

490m hoog

Andrew Geddes Bain, Superintendent van Paaie van die Kaapkolonie, met die ondersteuning van Charles Michell, superintendent van openbare werke en later landmeter-generaal, het die werk aan hierdie meesterstuk in Oktober 1846 begin. Die workers was sowat 240 gevangenes, en Bain se vernaamste assistent was sy seun, Thomas, wat later sy vader opgevolg as hoof-padbouer van die Kaapkolonie.

Die ongemerkte grafte wat naby die Witels piekniekerrein te sien is, kan dalk die grafte van gevangenes wees wat tydens die bouery gesterf het. Met die inwyding van die pas is 'n aantal gevangenes deur die goewerneur vrygestel uit dankbaarheid vir die goeie werk wat hulle gedoen het.

Op 1 Desember 1848 het sir Harry Smith, goewerneur van die Kaap Kolonie, die pas geopen en na Charles Michell vernoem. Michellspas het toe die haas onbegaanbare en gevaarlike Mostertshoekpas vervang.

Die konstruksie van drie passe, Michells-, Gydo- en die Theronsbergpas, en moontlik nog die verbetering van die pad deur Karoopoort ook, het gelyktydig plaasgevind. Die tyd vir 'n rit per ossewa tussen Beaufort-Wes en Kaapstad is met die votooiing van die nuwe passe met agt dae verkort - van 20 na 12 dae.

Die koste van Michellspas was ongeveer R46 000-00.

Die Tolhuis in Michellspas is ook in 1848 gebou en die tolgeld vasgestel. Vir waens en karre was die bedrag drie sent per wiel; twee sent per trekdier en 'n halfsent vir eike skaap, bok of vark. Die oorspronklike pad het nie so naby die Tolhuis verby geloop soos tans nie. In 1848 is die pad laer af, nader aan die rivier, gebou.

Aan die onderent van die Mostertshoek is die Greybrug/ 'n klipstruktuur van twaalf meter hoog, vernoem na sir George Grey, oor die Breerivier opgerig. Die brug het in 1921 in 'n vioed weggespoel, en is toe deur die bekende Witbrug vervang.

Totdat die treinspoor na Kimberley in 1885 voltooi is, het Michellspas deel uitgemaak van die Delwersroete, die hoofroete na die Diamantvelde.

'n Kenmerk van die oorspronklike Michellspas was die gestapelde klipmure wat op een piek net meer as 9 meter hoog is. Dat hierdie klipstapels die aardbewing van 1969 deurstaan het, en sowat 120 jaar nadat dit gebou is, is 'n getuigskrif vir die vakmanskap van Andrew Geddes Bain. Hy was dalk ook die enigste padmaker in Afrika wie se werk met die groot passe oor die Aipe vergelyk is.

Die Afdelingsraad van Ceres het Michellspas in die Tweede Wereldoorlog teen 'n koste van R100 000-00 herbou. Die ryvlak is verbreed, op sommige plekke is die gradient verbeter, en weens die tekort aan as fait is op 'n sementoppervlak van 20 vt. breed besluit. Die nuut geboude pas is op 31 Maart 1946 ingewy.

Die sementoppervlak het stadigaan verbrokkel en het onderhoudswerk genoodsaak, maar die toestand is vererger deur die aardbewing van 1969.

Tussen 1988 en 1992 is die pas weer verbeter en na 6/8m verbreed. Die werk is deur die Kaapse Provinsiale Administrasie se Paaie Afdeling gedoen en het R42 miljoen gekos. Na hierdie werk het daar weinig van Bain se pas oorgebly.

Alle oorblywende gedeeltes van Jan Mostert en A. G. Bain se passe is in 1998 op die lys van Bewarenswaardige Strukture van die Raad Op Nasionale Gedenkwaardighede geplaas, in 'n poging om te verseker dat die oorblywende gedeeltes van die baanbrekerswerk van die eerste padmakers in die distrik behoue sal bly.

## **SWAARMOEDPAS**

Die eerste pad in 'n oostelike rigting deur die Warm Bokkeveld het van die huidige Ceres af al langs die Titusrivier gelei tot by die plaas Eselfontein (1728), die eerste leenplaas wat in die Warm Bokkeveld uitgegee is. Om van die Warm Bokkeveld af tot op die oostelike plato aan die Hexrivierberge te kom, is daar 'n pas gemaak wat dalk die oorspronklike Swaarmoedpas kon gewees het. Oorblyfsels van die pas is nog tussen Eselfontein en Welvaart te sien. Van Welvaart af het die pad dan al op die hoogland langs oor Lakenvlei en Uitkomst en deur Karoopoort na die noorde gelei.

Nog 'n pas wat teen die begin van die 19de eeu op die roete deur die Warm Bokkeveld gebruik is, is die een waarvan die oorblyfsels tussen Lakenvlei en Draaihoek (deel van die geskiedkundige Leeufontein) te sien is.

Die hoofroete deur die Warm Bokkeveld is tans die R46 oor die Theronsbergpas. Die oorspronklike pad hierlangs, die een verby Leeufontein en Slaaikloof is in 1848 saam met Michellspas en Gydo deur Andrew Geddes Bain voltooi.

## **GYDOPAS**

1018m hoog

Die naam is die Khoi-woord vir "vaal of grys poort."

In die taal van die Khoi verwys die woord na na geel, maar ook vaal of grys, die kleur van die skalie wat so kenmerkend is aan Gydo. Die laaste woorddeel -do, -dow in die ou spelling, verteenwoordig weer die Khoi-woord vir poort of deurgang.

Die trekboere het in die eerste helfte van die 18de eeu waarskynlik 'n wapid teen die berg op gemaak, omdat die poort die direkte verbinding tussen die Koue en die Warm Bokkeveld was. Hierdie wapid is deur plaaslike inwoners en reisigers gebruik totdat die eerste Gydopas in 1848 deur A.G. Bain voltooi is.

Bain se pas, amper 5 km lank, word ook as 'n meesterstuk in die klein beskou. Hy het die pad eers aan die een kant van 'n kloof gebou, en toe die helling te steil geraak het, die kloof, en waterstroom, met 'n houtbrug oorgesteek en aan die ander kant van die kloof verder die berg uit gegaan. Die boukoste was nagenoeg R2000-00.

Bain se pas is vir amper 100 jaar gebruik. In die laat dertigerjare is daar teen R25 000-00 'n nuwe pas gebou, twee keer so lank as die oue. Die Afdelingsraad van Ceres het hierdie pas in die 1950's van 'n teeroppervlak voorsien.

## **KAROOPPOORT**

Die poort is baie lank gelede reeds as bekende deurgang beskryf. Bes moontlik het die eerste trekboere wat aan die begin van die 18de eeu die binneland in getrek het, reeds 'n wapid deur die natuurlike deurgang gemaak.

Oor die bouer van die eerste formele pad deur die kloof, bestaan daar twyfel. Een bron (Storrar) noem dat Adam de Smidt dit in 1848 gebou het, terwyl 'n volgende dit aan A.G. Bain toedig, en dat hy dit in 1848 saam met Michellspas en die ander passe in die plaaslike projek voltooi het.

Aangesien Storrar die agterkleinkind van A.G. Bain is, en sy haar grootvader se biografie geskryf het, kan 'n mens eerder waarde heg aan haar uitspraak, naamlik dat dit De Smidt was aan wie daardie taak opgedra is.

### **THERONSBERGPAS EN HOTENSTOTKLOOF**

Wanneer daar begin is om hierdie roete te gebruik, is nog onduidelik.

In 1812 is daar in 'n verslag wat onder meer oor die toestand van die paaie in die Kolonie gehandel net, in hierdie geval is daar spesifiek verwys na Hottentotskloof, en voorgestel dat tolgeld wat op paaie wat aan die verval is, geheel en al vir daardie trajek se verbetering en onderhoud aangewend moet word.

Op 'n reis deur die Hottentotskloof, en dus ook oor Theronsberg, in 1887, het 'n volstruis vir Thomas Bain, A. G. Bain se seun, aangeval. Die adres op die brief aan sy vrou dui aan dat hy die brief op die historiese plaas Verkeerdevlei in die distrik Touwsrivier geskryf het.

En dan is daar passe wat ook as trekpaaie toegang tot verskillende dele van die distrik gebied het, soos.....

### **KATBAKKIES EN SKITTERYKLOOF**

Hierdie twee passe lê op die mees noordelike deurgang, daar is vier, tussen die Koue Bokkeveld en die Ceres Karoo. Koue Bokkevelse boere het vir baie jare heen en weer hierlangs met hul skaaptroppe getrek na hul winterweiding in die Ceres Karoo. Hierdie skaaptrek is deur die skrywer Boerneef verewig in sy kortverhaalbundel Boplaas. Boerneef het egter van Skitterykloof as Speserykloof gepraat.

### **DROËLANDSKLOOF**

Die kloof is suid van die Katbakkiespas gelee, en die passie hierdeur verbind plase soos Wamakershoogte en Hoop-en-Uitkoms in die Droehoek met Rooifontein in die Ceres Karoo.

### **MISKLOOF**

Die pad deur Miskloof is die verste suid van die vier deurgange tussen die Ceres Karoo en die hoogliggende dele van die distrik Ceres. Hierdie was primer 'n trekpad, maar tydens die Anglo Boere Oorlog het Kaapse rebelle dit as deurgang gebruik, met die gevolg dat die Engelse toe 'n wagpos daar gemaak het. Die skanse wat die Engelse in die geheimsinnige kloof opgerig is, is haas ongeskonde.

