

DIE BERGPASSE WAT MOSSELBAAI MET DIE KLEIN KAROO VERBIND -'N HISTORIESE OORSIG.

H.A.P. Smit¹ en J.A. Jacobs²

SUMMARY

The Lange and Outeniqua Mountains north of Mossel Bay consists out of tightly packed east- west orientated ranges, dissected by numerous small, short rivers and valleys. All the rocks are folded sharply towards the north. The ranges show an east-west orientation and the vegetation are more dense than for instance the mountains of the Boland. Peaks within these ranges reach heights of 1500 meter above sea level and have a high relative relief as well.

These mountain ranges form formidable obstacles that hindered access from the coast to the interior since the earliest times. Because these obstacles could only be crossed at certain places, these routes were used repeatedly and became known to local people as well as travelers. A large number of present South African mountain passes follow old animal trails, especially those of elephants. Movement of animals over the mountains of the Southern Cape occurred as well, and both the Attakwaskloof and Robinson Passes was used by elephants before passes was build.

*Early in the history of South Africa, probably even before the days of the Koisian, a need for a link between the coast and the interior existed. Contact between the coast and the interior took place from at least 12 000 years ago. With the arrival of white settlers at the Cape, the need for a route between the Cape and the interior enjoyed a high priority and in 1689 the first documented crossing of the mountains over the **Attakwaskloof** took place. This pass remained the most important route linking the "Grasveld" around Mossel Bay with Kannaland³ in the vicinity of Oudtshoorn. The **Cloetes Pass** was built in the 1850's to give the area around Mossel Bay access to the Little Karoo north of Herbertsdale. The pass was since altered several times. The need for better linkage between the "Grasveld" and Kannaland led in 1869, after numerous petitions by the farming community of Oudtshoorn, to the construction of the **Robinson Pass**. This pass is situated approximately six kilometers east of the Attakwaskloof Pass. With the construction of the Robinson Pass, the Attakwaskloof Pass fell into disuse. The present Robinson Pass was slightly altered and tarred in 1951.*

This paper will give a historical overview of the origin, historic and present uses of the passes, as well as the changing interaction between the passes.

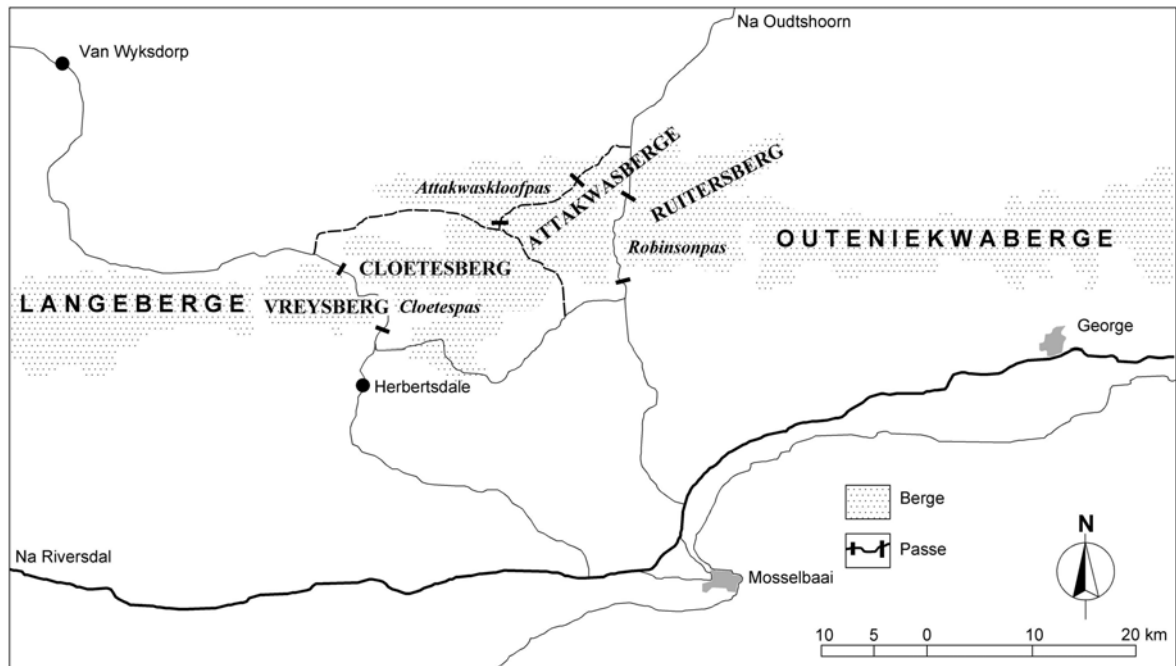
¹ Vakgroep Militêre Geografie, Skool vir Georuimtelike Studies en Inligtingstelsels, Fakulteit Krygskunde, US

² Vakgroep Militêre Geografie, Skool vir Georuimtelike Studies en Inligtingstelsels, Fakulteit Krygskunde, US

³ Kannaland is die streeksnaam vir die huidige oostelike Klein Karoo - gebied. Appel A 1982 : Kannaland : 'n Verdweene streeksnaam. *Contree*, **11**: 29 – 31 Januarie 1982.

1. AGTERGROND

Hierdie referaat handel oor die ontstaansgeskiedenis, historiese en huidige gebruike van drie passe in die Suid-Kaap, die Attakwaskloofpas, Cloetespas en Robinsonpas, sowel as die veranderende wisselwerking tussen hierdie passe. Die Lange- en Outeniekwaberge noord van Mosselbaai word deur hierdie passe oorkruis en verleen toegang tot die gebied noord van die berge (Figuur 1).



Figuur 1: Die bergpasse wat Mosselbaai met Oudtshoorn verbind.

Die bergreeks in die Suidwes-, Suid- en Suidoos - Kaap wat deur die Kaapse- of Perm-orogense ontstaan het, bepaal vandag die landskap van dié gebied (Barnard, 1995). Die reliëf van die Suid - Kaap word oorheers deur twee parallelle bergreeks, die Swart- en Baviaanskloofberge na die binneland en die Lange-, Outeniekwa- en Tsitsikammaberge naby die kus. Die Kaapse plooiberge het intense en ingewikkelde plooiing en vorm van die mees geplooië dele van Suid-Afrika (Foto 1). Die Lange- en Outeniekwaberge is dig opmekaargepakte oos - westrekkende reeks, skerp opgesny deur talle kort riviertjies en klofies. Al die gesteentes is skerp na die noorde oorgeplooi. Die reeks vertoon 'n oos - wes strekking en het oor die algemeen 'n digter plantegroei as byvoorbeeld die Bolandse berge. Hierdie berge bereik hoogtes van tot 1500 meter bo seespieël en toon ook 'n hoë relatiewe reliëf. (Barnard, Smit en Van Zyl, 1972).



Foto 1: Die studiegebied met die Attakwaskloofpas in die voorgrond uitgebeeld.

Let op die ongereptheid van die gebied en die ruwe terrein.

Hoewel die meeste mense onmiddellik weet wat met die term “berg” bedoel word, is ‘n nadere omskrywing tog nodig aangesien daar ook heelwat verskille in die literatuur voorkom. Tomlinson en Whalley (1993) wys bv. daarop dat gebiede in Ierland wat slegs 400 m hoog is as berge beskou word, terwyl dit in die Europese Alpegebied beswaarlik as berge sal deurgaan. Hierdie twee navorsers beskou alle gebiede wat ‘n skerp hellingtoename toon en kontrasterende omgewingskenmerke met die omringende gebied het as berge. Poore (1992) vind dit ook baie moeilik om ‘n sinvolle definisie te vind en volstaan deur ‘n paar gemeenskaplike eienskappe soos vertikale dimensie, stratifikasie van klimaat, gronde en plantegroei te noem. Taylor (1984) beweer dat ‘n berg gewoonlik ‘n area van hoë absolute reliëf, sowel as groot relatiewe reliëf is. Laasgenoemde definisie is vir die doel van hierdie studie as werksdefinisie gebruik.

Hoewel min mense sal twyfel oor die betekenis van die woord “bergpas”, is dit nie so maklik om ‘n akkurate definisie vir, en afbakening van, ‘n bergpas te formuleer nie. Volgens die HAT is ‘n pas ‘n “nou deurgang in of oor ‘n berg” (Odendal, 1984:823). Monkhouse en Small (1978:216) beskryf ‘n pas as ‘n “col, notch or gap in a mountain range, affording a routeway across”.

Aangesien daar geen riglyne vir die kenmerke van, en veral die begin en einde van ‘n bergpas, in die bestaande literatuur gevind kon word nie, is die volgende definisie na ‘n deeglike visuele inspeksie geformuleer: “‘n Bergpas is enige plek waar ‘n roete ‘n bergomgewing oorkruis”. Die begin van so ‘n pas is daar waar die roete vir die eerste keer aan een of albei kante deur ‘n area van hoë relatiewe reliëf begrens word, met ander woorde, daar waar die roete

die onderskeibare bergomgewing binnegaan. Die eindpunt is dan daar waar die roete weer die bergomgewing verlaat.

By die Attakwaskloof kom die suidelike grens op 440 meter bo seespieël voor, en die noordelike grens op 740 meter bo seespieël. By die Robinsonpas is dié grens 400 meter aan die suidekant en op 600 meter aan die noordekant. Die Cloetespas bereik hierdie grens alreeds op 140 meter aan die suidekant en op 280 meter aan die noordekant.

2. DIE VROËE BEHOEFTE AAN SKAKELING

Berge is sedert die vroegste tye as hindernisse gesien. Aangesien hierdie hindernisse slegs op sekere plekke oorgesteek kon word, is dieselfde plekke herhaaldelik gebruik en het hierdie oorgange bekend geraak. Baie van die hedendaagse passe oor Suid-Afrikaanse berge volg ou wildspaadjies. Wildbewegings oor die berge van Suid-Kaapland het ook voorgekom, en beide die Attakwaskloofpas en Robinsonpas is deur olifante gebruik voordat die passe daardeur gebou is (Bell -Cross en Venter, ongedateer; Mossop, 1951). Die beweging van wild oor die Outeniekwas kon 'n seisoenale verskynsel gewees het, of die oorgange kon bloot tydens droogtes aan een kant van die berg benut gewees het.

Wat menslike bewoning van die Suid -Kaap betref, is die vroegste geskrewe rekord die van Bartholomeus Dias. In Februarie 1488 het Dias mense met vee aangeteken wat in die Mosselbaai en Gourits omgewings woonagtig was en beskryf hy ook die opsetlike brand van veld deur hierdie mense. Hierdie gebied was egter volgens argeologiese vondse reeds ten minste 200000 jaar gelede bewoon. Teen die begin van die laat Pleistoseen, 125 000 jaar gelede, is hierdie Acheuliaanse tegnologie deur die Middel Steentydtegnologie vervang. Die Laat Steentyd wat hierop gevolg het, is gekenmerk deur Khoisan - verwante mense (Deacon, 1983). Die benaming Khoisan is 'n versamelnaam vir die Khoi -Khoi (of Hottentotte) en die San (of Boesmans). Terwyl die Khoi -Khoi herders geword het, het die San jagter -versamelaars gebly en na die berge uitgewyk (Deacon et al,1978).

Die bekendstelling van skaapboerdery in Suidelike Afrika het sowat 2000 jaar gelede plaasgevind (Van den Driesch, 1985). Bewyse hiervoor is by De Kelders en ook in Boomplaas Grot, in die Kango -vallei gevind. Saam met getuienis van wetenskaplike skaapboerdery , waar soveel as 75% van die lammers geslag is om 'n beter kudde te verkry, is ook tekens van seeskulpe gevind (Deacon et al, 1978). Volgens Deacon (1992, pers. med.) is dit 'n moontlike

bewys dat die Outeniekwas oorgesteek is om hierdie skulpe te gaan haal, of dat dit deur kusbewoners in die binneland verhandel is.

'n Verdere bewys van handel, en daarmee saam die oorsteek van die Outeniekwas, word gevind in Elphick en Giliomee (1979) se bewering dat die Suid -Kaapse Khoi-Khoi geen gewasse behalwe dagga geplant het nie. Maingard en (1931) bevestig dat handel in dagga plaasgevind het en noem ook 'n jaarlikse ruilhandelgeleentheid tussen die Khoi-Khoi en die Xhosa wat na die ooste gewoon het.

Dit is dus duidelik dat die behoefte aan skakeling tussen die kusgebiede rondom Mosselbaai en die Karoo dateer uit 'n tyd lank voor die koloniale era. Die koms van die blanke nedersetters in 1652 en die gebruik van voertuie het die behoefte aan geskikte oorgange vergroot en skakeling sou voortaan op 'n meer gereelde grondslag plaasvind. Uit hierdie behoefte aan skakeling tussen die kus en die binneland, het die bergpasse ontstaan wat Mosselbaai met die Klein Karoo verbind en waarvan die Atkwaskloofpas die oudste is.

3. DIE ATTAKWASKLOOFPAS

In 1689 lei vaandrig Isak Schrijver 'n klein ekspedisie, bestaande uit twee waens, 21 gewapende Europeers en 'n paar Khoi gidse om beeste en skape vir die garnisoen van die Kasteel in die Kaap te probeer bekom. Nadat hy 'n ou olifantpad verbreed het, word hy op Donderdag 28 Januarie die eerste Europeer om 'n roete oor die Outeniekwas te vind (Burman, 1981; Marincowitz, 1992; Mossop, 1951). Hy noem die pas die “Lange Kloof”, maar dit word gou verander na Attakwaskloof⁴ -na aanleiding van die Khoi stam wat in die omgewing van die pas gewoon het. Tussen 1689 en die volgende aangetekende oorkruising in 1752 deur vaandrig Beutler, is hierdie roete bes moontlik deur jagters en boere gebruik om nuwe gebiede te verken (Bell -Cross en Venter, ongedateer).

'n Lys van reisigers wat tussen 1752 en die draai van die 18de eeu oor die Attakwaskloofpas gereis het, lees soos 'n wie's- wie van beroemde vroeë ontdekkers. Volgens Forbes (1965) het bekende reisigers soos Thunberg (1772 en 1773), Sparrman (1775 en 1776), Swellengrebel (1776), Van Plettenberg (1778), Patterson (1777 en 1779), Muller en Holtzhausen

⁴ Die naam “Attakwaspas” beteken volgens De Villiers (1989) letterlik “ pas van die Wit Mens.” Die Attakwas was klaarblyklik 'n stam wat taamlik lig van kleur was en is deur die ander stamme so genoem.

(1782 en 1783), Gordon (1786) en Van Reenen (1790) het almal gedurende hierdie tydperk van die pas gebruik gemaak. In die vroeë 1800's volg Barrow en 'n aantal ander reisigers.

Die res van die geskiedenis van die Attakwaskloofpas is nou verbonde aan die ontstaan en uitbreiding van die dorpe George, Mosselbaai en Oudtshoorn. Veral die ontstaan van Oudtshoorn in 1847 (Raper, 1989) en die vraag na 'n beter roete na die see vir landbouprodukte uit Kannaland (Appel, 1982) het ernstige implikasies vir die Attakwaskloofpas ingehou. Teen 1875 was die Oudtshoorn distrik reeds die vernaamste produsent van volstruisvere en tabak in die Kaapkolonie. Wat volstruisgetalle, brandewynproduksie, droë vrugte en koringproduksie betref, het die distrik van Oudtshoorn die tweede plek in die Kaapkolonie ingeneem (Appel, 1983).

Die Montagupas naby George is in 1847 voltooi en het tot die agteruitgang van die Attakwaskloofpas aanleiding gegee (Burman, 1981; Marinkowitz, 1992). Hoewel die Montagupas 'n ompad na die hawe by Mosselbaai was, was dit verkieslik bo die steil, swak instandgehoude Attakwaskloofpas. Die ekonomiese belangrikheid van Oudtshoorn het gedurende hierdie tyd met rasse skrede toegeneem en teen 1891 was dit die belangrikste produsent van koring, tabak, droë vrugte, volstruise en volstruisvere in die Kaapkolonie (Appel, 1983). Reeds gedurende die eerste fase van hierdie ontluikende ekonomiese belangrikheid was dit duidelik dat die roete via George ook nie die oplossing van die probleem van 'n goeie roete na die see was nie en in 1869 is die Ruitersboschpas tussen Oudtshoorn en Mosselbaai voltooi. Die pas is kort daarna herdoop na die Robinsonpas (Bell -Cross en Venter, ongedateer). Die Attakwaskloof is hierna nog meer afgeskeep wat herstelwerk en onderhoud betref en is stelselmatig gereduseer tot 'n trekpad vir vee. Tot enkele dekades gelede is hierdie pas nog deur boere aan weerskante van die berg gebruik om vee gedurende droogtetye te verskuif (Meyer, 1997 pers. med.).

Sedertdien het die grondgebied rondom die Attakwaskloofpas in die besit van Kaap Natuurbewaring (KNB) gekom en word die pas as toegangsroete, en ook as staproete gebruik (Swanepoel, 1997 pers. med.). Die pas is op 22 September 1995 tot nasionale gedenkwaardigheid verklaar (Staatskoerant, 1995). Die pas is intussen ook omskep in 'n roete vir vierwielaangedrewe voertuie, ten spyte van die hewige teenstand van ten minste een van die grondeienaars langs die pas (Swanepoel, 1997 pers. med.). Onderhandelings tussen die eienaar van Bonniedale vakansieplaas naby die pas en KNB is tans aan die gang om die voetslaanpad te verander om 'n groter deel van die pas in te sluit (Hesterman, 2003).

Die Attakwaskloofpas is 10 km lank en is sowat 43 km noord -wes van Mosselbaai geleë (Raper, 1989). Die pas begin net binne die Outeniekwas -natuureservaat en volg 'n noordelike rigting vir die eerste 400 meter. Daarna swaai die pad in 'n oos –noordoostelike rigting en volg die vallei van die Kammarivier wat parallel met die Attakwasberge loop. Aan die bopunt van die pas (860 meter bo seespieel) swaai die pas in 'n noordoostelike rigting. Ongeveer 600 meter nadat die kruin oorgesteek is, is daar 'n blokhuis aan die westekant van die pad (Foto 2).

Hierdie blokhuis is gedurende die Anglo-Boereoorlog deur die Mossel Bay District Mounted Troops gebou om moontlike troepebewegings op die pad vanaf Oudtshoorn te monitor. Na die blokhuis daal die pas tot by die boloop van die Saffraanrivier en styg daarna tot by die Attakwaskloofgedenkteken waar die pad die bergomgewing verlaat (Foto 3)⁵.

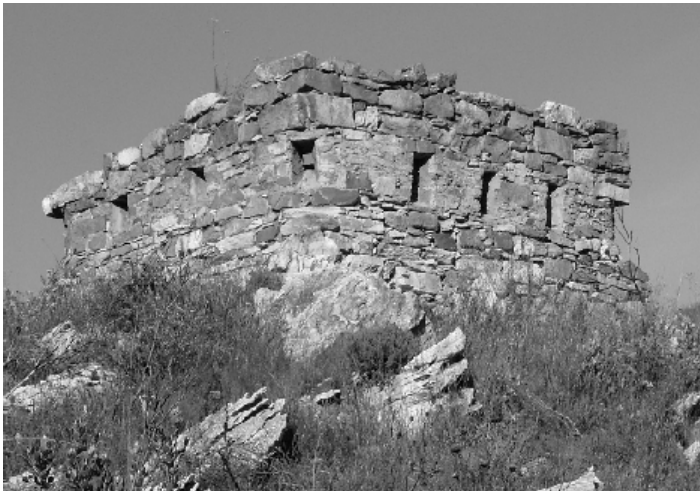


Foto 2: Die blokhuis in Attakwaskloofpas



Foto 3: Die Attakwaskloofgedenkteken

4. DIE CLOETESPAS

Daar is baie min literatuur beskikbaar oor die redes vir die ontstaan van die Cloetespas. Volgens Bell-Cross en Venter (ongedateer) is die pas in die 1850's gebou om Mosselbaai met die Klein Karoo noord van die teenswoordige Herbertsdale te verbind. Hierdie pas is aanvanklik

⁵ Die Attakwaskloofgedenkteken is in 1956 deur die Voortrekkerkommando van Oudtshoorn opgerig om blanke vestiging in die Oudtshoorn-area te herdenk (Laubscher, 1975; Korrespondent, 1989). Op 12 Augustus 1989 is 'n gedenkplaat deur die Suid-Kaapse tak van die Stigting Simon van der Stel ook aan die suidekant van die pas opgerig (De Villiers, 1989).

die Cloeteskraalpas genoem en in prominente piek noord van die pas heet steeds "Cloetesberg". Die oorsprong van die naam is egter onbekend.

Raper (1989) ondersteun die siening dat die pas in die 1850's gebou is. 'n Boer van Herbertsdale beweer egter in 'n brief aan JN Conradie, Administrateur van die Kaapprovinsie, dat die pas 32 jaar voor 1930 (dus 1898) aangelê is om met vervoer tussen Mosselbaai en Ladismith te help (Muller, 1930). Daar kan egter met redelike sekerheid aanvaar word dat hier slegs na 'n verandering van die pas gepraat word -soos wat trouens daarna weer by meer as een geleentheid gebeur het. Aangesien Herbertsdale eers in 1865 en Van Wyksdorp in 1904 gestig is (Raper, 1989), kan hierdie twee dorpies nie as ontstaansrede vir die pas beskou word nie. Tans dien hulle saam met hul boeregemeenskappe as bestaansrede vir die pas. Aangesien hierdie twee dorpies relatief klein is en die pad slegs deur sowat 47 voertuie per dag gebruik word (Provinsiale Administrasie van die Wes-Kaap. Hoofdirektoraat Vervoer 1996), het hierdie pas dus geen werklike invloed op die ander twee passe uitgeoefen nie⁶.

Die pas begin sowat 6 kilometer vanaf Herbertsdale en is sowat 11,5 kilometer lank. Die eerste 600 meter volg die pad 'n geleidelike helling in 'n noordoostelike rigting. Daarna draai dit noordwes en na sowat 700 meter neem 'n haarnaalddraai die pad in 'n suidoostelike rigting om sowat 100 meter verder weer in 'n noordelike rigting te draai. Vir die volgende 1,5 kilometer kronkel die pad geleidelik afwaarts en draai dan in 'n noordelike rigting tot by 'n tweede haarnaalddraai waar die pad noordoos swaai. Vyftig meter verder draai die pad in 'n noordwestelike rigting en volg vir ongeveer 4 kilometer die bolope van die Dwarsrivier, 'n sytak van die Gouritsrivier. Sowat drie kilometer voor die bopunt van die pas raak die pad skielik steiler en draai met 'n volgende haarnaalddraai in 'n noordoostelike rigting. Die pad loop daarna aan die oostekant van Vreysberg⁷ (1110 m) verby en bereik 'n hoogte van 480 meter. Daarna daal dit skerp en swaai met 'n haarnaalddraai in 'n westelike rigting langs 'n riviertjie in Bergkloof. Drie blokhuse word hier aangetref, een aan die suidekant en twee aan die noordekant van die pad (Foto 4). Soos in die geval van die Attakwaskloofpas is hierdie blokhuse ook deur die

⁶ Die belangrikheid van hierdie pas kon egter in 1899 'n dramatiese ander wending geneem het. "B.C." stel in die Cape Times van 31 Julie 1899 voor dat die Mosselbaai – Oudtshoorn spoorlyn oor die Cloetespas moet loop. Dit sou natuurlik die belangrikheid van hierdie pas verhoog het. Die "Hoof Plaaslike Ingenieur", T.S. Mc Ewen, bevind egter in September van daardie jaar die pas ongeskik hiervoor weens die steil hellings (McEwen, 1899).

⁷ Die berg was voorheen bekend as Vreyersberg, maar die Pleknamekomitee het dit verander na Vreysberg. Die rede vir die verandering is dat die berg reeds in 1801 om die eiendom van 'n mnr. Vrey was en dat die berg bes moontlik na hom vernoem is (Du Plessis, 1973).



Foto 4: Die blokhuse in die Cloetespas

Mossel Bay District Mounted Troops gebou (Bell -Cross en Venter, ongedateer). Die pas eindig by 'n riviertjie aan die voet van Cloetesberg (1007,2 m).

5. DIE ROBINSONPAS

Gedurende die middel van die agtiende eeu het die eerste blanke boere hulle in die Oudtshoorn distrik gevestig. Hul enigste verbinding met die hawe by Mosselbaai was via Attakwaskloof (Bell -Cross en Venter, ongedateer). Hulle was egter nie die eerste inwoners van die gebied nie, en ook nie die eerste veeboere in die area nie. So lank as 12000 jaar gelede was daar reeds kontak tussen die kus en die binneland. Bewyse hiervoor is gevind in 'n grot in die Kango -vallei waar daar heelwat seeskulpe uitgegrawe is. Vanaf 1700 jaar gelede het Khoi – skaapboere die gebied bewoon. Hulle het vermoedelik die kus bereik via die Attakwaskloof en ook 'n wildspaadjie wat by Ruitersbos oor die berg geloop het (Deacon, 1992 pers. med.). Dit was na hierdie paadjie, wat intussen tot 'n sogenaamde "perdepad" ontwikkel het, wat die aandag verskuif het toe 'n nuwe roete na Mosselbaai gesoek is.

Die distrik van Oudtshoorn het sedert sy ontstaan in 1850 vinnig gegroei en het spoedig die spens van die Kolonie geword. Produkte soos graan, groente, vrugte, wyn en volstruisprodukte is in groot hoeveelhede geproduseer (Goetze, 1995). Teen die 1860s het die herhaalde petisies van die boere van Oudtshoorn die gewenste uitwerking gehad: 'n parlamentskomitee het aanbeveel dat 'n pas oor die berge by Ruitersbos gebou word (Burman, 1981). Die Parlement het besluit om die taak aan die Afdelingsraad van Mosselbaai op te dra en

het 'n klein bedraggie geld daarvoor begroot. Konstruksie het in 1866 begin, maar is teen die einde van die jaar gestaak weens 'n gebrek aan fondse (Bell-Cross en Venter, ongedateer).

Die jaar 1866 was egter ook 'n jaar van groot droogte en geen vetkerse kon in die Oudtshoorn -distrik gemaak word nie. Vetkerse moes teen groot koste ingevoer en na Oudtshoorn vervoer word. Honderd en drie ontstoke inwoners het in 'n petisie aan die regering daarop aangedring dat gevangenes gebruik moes word om die pas te voltooi. In Februarie 1867 is werk aan die pas hervat (Burman, 1981 ; George Advertiser, 1869). Sowat 92 gevangenes is gebruik en die dienste van Thomas John Bain, tweede seun van Andrew Geddes Bain is bekom om die werk te voltooi (Burman, 1981).

Die Kommissaris van Paaie, mnr. MR Robinson, het op hierdie stadium persoonlik by die werk betrokke geraak en met sy ondersteuning is die pas in 1869 voltooi (Burman, 1981; Maricowitz, 1992). Op 4 Junie 1869 word die pas met gepaste feesvieringe deur mev. Wylde, vrou van die Siviele Kommissaris, geopen (Van Waardt, ongedateer).

Op dieselfde dag het die pas ook sy eerste ongeluk beleef. Michael Barry se perde het geskrik en op loop gesit, die koets het omgeslaan en teen die berg afgerol. Mej. Muller van Mosselbaai het uitgeval voor die koets oor die kranse gestort het, maar mej. Barry van Port Beaufort en mnr Barry het saam met die koets oor die afgrond verdwyn. Gelukkig is nie een van hulle ernstig beseer nie en hulle is slegs vir skok behandel. Die Afdelingsraad van Mosselbaai en by name mnr Vincent van Prince Vincent en Kie kan uitgesonder word as dryfkrag agter die bou van die pas (Van Waardt, ongedateer).

Vroë entrepreneurs het nie op hulle laat wag om die nuwe geleentheid wat met die bou van die pas opgeduik het, te benut nie. In 1870, skaars 'n jaar na die opening van die pas, adverteer WH Olivier van Saffraanrivier dat hy huisvesting, stal- en voergeriewe aan reisigers voorsien (George Advertiser, 1870).

'n Interessante verskynsel in die Robinsonpas is die afwesigheid van 'n blokhuis. Hoewel waarnemende distriksinspekteur Woodman Dickson in sy inspeksieverslag van 1902 melding maak van 'n blokhuis, kon geen verdere verwysing daarna opgespoor word nie. (Departement van Openbare Werke, Inspeksieverslag nommer 19/480 van 1902). Persoonlike ondersoek deur beide die navorser en Mnr Graham Bell –Cross van die Mosselbaai Museum (Bell-Cross, 1997 pers med.) het ook geen oorblyfsels van 'n blokhuis opgelewer nie. 'n Moontlike verklaring

hiervoor is dat die owerhede nie geglo het dat invallende kommandos die hoofpad sou gebruik nie.⁸

Die Robinsonpas, met 'n totale lengte van 12,8 km, is sowat 36 km noordwes van Mosselbaai geleë. Die pas begin 1,4 km noord van die vakansieplaas Eight Bells⁹ en loop vir sowat 3km in 'n noordwestelike rigting al langs die Boesmansrivier. Hierdie deel van die pas is feitlik gelyk. Hierna swaai die pas suidoos oor die Boesmansrivier. Die haarnaalddraai wat so gevorm word, eis gereeld slagoffers (Robbertse, 1997 pers. med.). Na sowat 500 meter swaai die pad weer in 'n noordoostelike rigting. Na 2 km word die helling egter baie steil en bly so totdat die ou Uitspanning 1,5 km verder bereik word. Vir die volgende twee kilometer is die pad weer redelik gelyk. Hoë padsnitte aan die westekant van die pad is 'n kenmerk van die pas van hier af totdat die kruin bereik word. Na sowat 1,3 km swaai die pad noordoos en draai dan noord totdat die kruin bereik word. Nadat die kruin op 860 meter bereik is daal die pas baie steil vir 3 km. Hoë padsnitte aan die oostekant van die pad kom in die deel van die pas voor. Die pad draai vir 'n kort entjie in 'n oostelike rigting en draai dan weer noordoos. Die laaste twee kilometer het 'n redelik geleidelike helling met geen padsnitte nie. Die pas eindig by die ingang na die plaas Mooihoek. Die huidige pas is in 1951 verkort en geteer.

6. SAMEVATTING

Die drie passe wat die berge noord van Mosselbaai oorsteek, verskil in vele opsigte van mekaar, soos in tabel 1 aangedui word. Die Attakwaskloofpas is 'n historiese pas wat gemiddeld sowat ses keer per maand deur voertuie gebruik word. Die moontlikheid dat dit in die toekoms meer gebruik gaan word bestaan egter wel. Die oppervlak van die pas is 'n ongegruisde grondoppervlak, die gemiddelde breedte is slegs 3,6 meter en die totale lengte van die pad is 10 kilometer. Op sy hoogste punt is die pas 840 m bo seespieël. Baie steil hellings en die ruwe padoppervlak maak die pas ongeskik vir gewone voertuigverkeer. Hierdie pas was vir sowat 159 jaar lank die enigste verbindingsroete tussen die area rondom Mosselbaai en die gebied noord van die Outeniekwas. Die opening van die Montagupas op 19 Januarie 1848 het die einde van die belangrikheid van die Attakwaspas beteken. Voortaan sou dit makliker wees om die hawe

⁸ Volgens Grant(1910) het 'n Boerekommando onder Kommandant JL Theron wel die Robinsonspas oorgesteek. Mondeling oorlewering beweer egter dat die kommando die berge oos van die Robinsonspas oorgesteek het(Smit, 2003 pers comm; Janse van Rensburg, 2003).

⁹ Die eiendom waarop Eight Bells staan, is in 1816 deur Lord Charles Somerset, Goewerneur van die Kaap aan Johannes Petrus Marx toegeken op voorwaarde dat “a place of outspan be set aside” (Anon, s.a.). Aangesien die Robinsonpas nog nie bestaan het nie, kan aanvaar word dat hierdie uitspanning vir reisigers oor Attakwaskloofpas, sowat 'n dagreis wes van Eight Bells, bedoel was.

Tabel 1: Pasdimensies en ander kenmerke van die passe.

	Attakwas	Cloetes	Robinson
Lengte	10 km	11,5 km	12,8 km
Breedte	3,6 m	8,4 m	11,9 m
Oppervlak	Onbedek	Gruis	Teer
Ouderdom	315 jaar	ongeveer 152 jaar Verander in 1920 en verskeie kere daarna	134 jaar Verkort en geteer - 1951
Maksimum hoogte bo seespieel	820 m	480 m	860 m
Huidige status	Historiese roete (slegs stappers en Natuurbeewaring)	Plaaslike roete (verbind Herberdsdale en van Wyksdorp)	N1 en N2 (verbind Mosselbaai en Oudtshoorn)
Verkeer (voertuie)	0, 3 per dag	47 per dag	938 per dag

Visuele vergelyking

Attakwaskloofpas



Cloetespas



Robinsonpas

van Mosselbaai via die Montagupas te bereik en het die Attakwaskloofpas stelselmatig agteruitgegaan. Vir 'n klein deel van die boeregemeenskap onmiddelik noord en suid van die pas het dit egter steeds 'n belangrike trekroete vir vee gebly. Die staproete en 4x4 roete sorg ook dat die pas nie in totale onbruik verval het nie. Van die oorheersende belangrikheid van hierdie pas as toegangroete vanaf die Suidkaap na die Klein Karoo het daar weliswaar niks oorgebly nie.

Die Cloetespas (hoofpad 342) is 'n gruispad wat sowat 47 voertuie per dag dra (Provinsiale Administrasie van die Wes -Kaap. Hoofdirekoraat Vervoer, 1996). Die gemiddelde breedte is 8,5 meter, terwyl die hoogste punt 480 meter en die totale lengte 11 ,5 kilometer is. Die pas word deur redelik geleidelike hellings gekenmerk. Die aanbevole spoed in hierdie pas is 50 km/h (Steenkamp, 1997 pers. med.). Hierdie pas het sedert sy ontstaan weinig verandering in belangrikheid ondergaan. As verbinding tussen die gebied rondom Herbertsdale met die Van Wyksdorp omgewing, bly dit vandag nog netso belangrik as honderd of meer jaar gelede. Binne 'n streekskonteks speel die pas egter bykans geen rol nie. Die enigste moontlikheid om hierdie situasie te verander is deur die ongunstige verslag van T.S. McEwen die nek ingeslaan toe hy bevind het dat die pas nie geskik vir 'n moontlike spoorweg tussen Mosselbaai en die binneland nie.

Die Robinsonpas (grootpad 33/2) is 'n teerpad met 'n 13 mm sêellaag wat sowat 938 voertuie per dag dra (Hoofdirekoraat Vervoer, Provinsiale Verkeerstellings, 1993). Die aanbevole spoed in hierdie pas is 70 km/h (Prodell, 1997 pers. med.) Die pas se gemiddelde breedte is 11,9 meter, terwyl die totale lengte 12,8 km is. Die hoogste punt van die pas is 860 m bo seespiël. Hierdie pas het in 1869 die mantel as belangrikste roete tussen die Klein Karoo en Mosselbaai by die Attakwaskloof oorgeneem. Sedertdien is hierdie rol al meer versterk sodat heelwat hedendaagse gebruikers van die pas nie eens meer bewus is van die bestaan van die Attakwaskloofpas nie. Die moontlikheid dat hierdie oorheersing bedreig kan word, lyk op hierdie tydstip baie skraal.

Die gemeenskaplike faktore wat hierdie passe egter in gemeen het, is die geografiese ruimte wat hulle deel asook die feit dat al drie Mosselbaai en omstreke op 'n tydstip met die Klein Karoo verbind het, of steeds verbind. Die geskiedenis van al drie passe is ook ten nouste verweef met die lotgevalle van die dorpe Mosselbaai en Oudtshoorn en weerspiël ook elemente van die geskiedenis van hierdie twee dorpe en hul invloedsefe.

Die belangrikheid van hierdie drie passe as lewensare vir die Klein Karoo kan nouliks na waarde geskat word. Enige beskrywing van die geskiedenis van Mosselbaai en Oudtshoorn sonder om na die invloed van hierdie drie passe te kyk, kan kwalik as volledig beskou word. Vele aspekte van die passe se geskiedenis lê nog onontgin, maar hopelik het hierdie oorsig u 'n eerste blik gebied op die bergpasse wat die Mosselbaai omgewing met die Klein Karoo by Oudtshoorn verbind.

BRONNELYS

Appel A 1982. Kannaland-'n Verdwene streeksnaam. *Contree*, 11: 29 – 31

Appel A 1983. Die Klein Karoo-Historiografiese Aspoestertjie. *Historia*, 28 :39 -46.

Appel A 1988. Die distrik Oudtshoorn tot die tagtiger jare van die negentiende eeu: 'n Sosio-ekonomiese studie. Pretoria: Staatsdrukker.

Barnard WS, Smit P & Van Zyl JA 1972. Suid-Afrika, die land en sy streke. Kaapstad : Nasou.

Barnard WS 1995. Geomorfologie Klasnotas. Departement Geografie en Omgewingstudie. Universiteit van Stellenbosch.

Barry T persoonlike mededeling aan outeur : KPA Natuurbewaring, Outeniekwas, George. 6 Oktober 1992.

Bell-Cross G persoonlike mededeling aan outeur: Kurator, Dias Museum, Mosselbaai. 20 Junie 1997.

Bell -Cross G & J Venter s.a. The passes of the Langeberg and Outeniqua Mountains. Mosselbaai, Dias Museum.

Burman J 1981. The Little Karoo. Kaapstad, Human en Rousseau.

Deacon HJ et al 1978. The evidence for herding at Boomplaats Cave in the Southern Cape, South Africa. *The South African Archaeological Bullitin*, 33 : 39 -65.

Deacon HJ 1983. The peopling of the Fynbos Region. *Fynbos Paleoecology : A preliminary synthesis*. South African Scientific Programmes. Report 75: 183- 209. CSIR.

Deacon HJ, Jury & Ellis 1992. Selective regime and time. The ecology of Fynbos: Nutrients, fire and diversity. Cape Town, Oxford University Press.

Deacon HJ persoonlike mededeling aan outeur: Departement Argeologie, Universiteit van Stellenbosch. 8 Desember1992.

Departement van Openbare Werke 1902 : Inspeksieverslag nommer 19 I 480 van 1902. Kaapse Argiefbewaarplek.

De Villiers J 1989. Van Alle Kante : Die Burger, 31 Julie 1989.

Du Plessis EJ 1973. 'n Ondersoek na die oorsprong en betekenis van Suid-Afrikaanse berg- en riviernaam: 'n Histories-taalkundige studie. Naamkundereeks, nr. 3. Kaapstad, Tafelberg Uitgewers.

Elphick & Giliomee 1979. Shaping of the South African Society, 1652 -1820. Cape Town, Longman.

Forbes VS 1965. Pioneer Travellers of South Africa. Cape Town, M Balkema.

George Advertiser, 10 Junie 1869.

George Advertiser, 2 Junie 1870.

Goetze T 1995. Mossel Bay and Oudtshoorn : Mercantile self -interest and the communication debate of the later 19 th century. *Contree*, 37 : 10-17.

Grant MH 1910. *History of the War in South Africa, 1899-1902*. London, Hurst and Blackett Limited.

Hesterman N persoonlike mededeling aan outeur: Boer, Bonniedale, Mosselbaai. 17 Desember 2003.

Hoofdirektoraat Vervoer 1993. *Provinsiale Verkeerstellings*.

Janse van Rensburg, H persoonlike mededeling aan outeur: Afgetrede Parlements lid, Riversdal. 12 September 2003.

Korrespondent. 300 jaar-viering op Oudtshoorn. *Die Burger*, 27 Januarie 1989.

Laubscher G 1975. Lesing gelewer aan die Voortrekker kommando van Oudtshoorn op 19 Maart 1975. Ongepubliseer.

Maingard LF 1931. The lost tribes of the Cape. *South African Journal of Science*, Vol. XXVIII, pp. 487 – 504, November 1931.

Marincowitz H 1992. Montagu Pass and other passes over the Outeniqua Mountains. George, George Museum Society.

McEwen TS 1899. Verslag van T.S. McEwan, Hoof Plaaslike Ingenieur, Lêernr. 65/A89, CGR/2/1/448. Kaapse Argiefbewaarpark.

Meyer NSH persoonlike mededeling aan outeur: Boer, Pleasant View, Mosselbaai. 10 Julie 1997.

Monkhouse, FJ & J Small 1978. *A Dictionary of the Natural Environment*. Suffolk : The Chaucer Press.

Mossop EE 1951. *Journals of Bergh and Schrijver*. Van Riebeeck Society. Cape Town, Vo112.

Muller GH 1930. Brief aan JN Conradie, Administrateur van die Kaapprovinsie. Lêernr 65/A89, PAS 4/238. Kaapse Argiefbewaarpark.

Odendal, FF (hoofredakteur) et al 1984. *Verklarende Handwoordeboek van die Afrikaanse Taal*. Johannesburg : Perskor Uitgewery.

Poore D red. 1992. *Guidelines for mountain protected areas*. Cambridge : IUCN.

Prodell J persoonlike mededeling aan outeur: Distrikspadingenieur, Oudtshoorn. 8 Julie 1997.

Provinsiale Administrasie van die Wes-Kaap. Hoofdirektoraat Vervoer 1996. Verkeerstelling 1996: Plaveiselbestuur Gruispaai Instandhouding en Ontwerpstelsel : Strategiese Beplanning - 1996 (Suid -Kaap).

Raper PE 1989. Dictionary of South African Place Names (Second Edition) . Johannesburg, J Ball Publishers.

Smit JG persoonlike mededeling aan outeur: Boer, Leeukloof, Mosselbaai. 20 Desember 2003.

Staatskoerant nr. 16670, 22 September 1995.

Steenkamp S persoonlike mededeling aan outeur: Assistent- Hoof van Paaie : Suid -Kaap Distriksraad. 9 Julie 1997.

Swanepoel S persoonlike mededeling aan outeur: Voorman, KNB (Outeniekwas) Ruitersbosstasie. 4 Julie 1997.

Taylor V 1984. Outdoor recreation of whites in the Cape Town Metropolitan Area: The resource base and utilization patterns. Stellenbosch : Institute for Cartographic Analysis.

Tomlinson RW & Whally WB 1993. *Upland and Mountain Environments. Environmental management : the ecosystems approach.* Brussel : VUB Press.

Van Den Driesch 1985. Sheep remains from Boomplaats Cave, South Africa. The South African Archaeological Bullitin, 40: 39- 44.

Van Waardt S s.a. : Robinsonpas was Ruitersbosch Pad. In: Dit, dat en nog Wat.