

S A L D A N H A B A A I.

deur  
P.U.FISCHER



SKRIPSIE ingehandig vir die GRAAD M.A. van die  
UNIVERSITEIT, STELLENBOSCH.

INHOUDSOPGAWE.

Bibliografie .....	II.
Voorwoord .....	III & IV.
<u>Hoofstuk I.</u>	
Kort Geskiedkundige Oorsig .....	bl. 1
<u>Hoofstuk II.</u>	
Algemene Geografie van Saldanhabaai :	
(a) Ligging, Algemene indruk en Kusvorm .....	bl. 7
(b) Klimaat .....	bl. 10
(c) Reljef en Afwatering .....	bl. 25
(d) Geologiese Oorsig .....	bl. 29
(e) Die Waterkwessie .....	bl. 32
(f) Die Plantegroei .....	bl. 44
<u>Hoofstuk III.</u>	
Die Fasiliteite wat Saldanhabaai bied as Hawe .....	bl. 47
<u>Hoofstuk IV.</u>	
Die Bevolking .....	bl. 58
<u>Hoofstuk V.</u>	
Die Industrië van Saldanhabaai .....	bl. 62
(a) Die Walvis-industrie .....	bl. 62
(b) Die Kreef-industrie .....	bl. 78
(c) Die Visnywerheid .....	bl. 88
(d) Die Voëlguano-versameling .....	bl. 97
(e) Kleiner Industrië .....	bl. 101
<u>Hoofstuk VI.</u>	
Die Boer <sup>d</sup> ery om Saldanhabaai .....	bl. 104
<u>Hoofstuk VII.</u>	
Die Verkeerstoestande .....	bl. 113
<u>Hoofstuk VIII.</u>	
Die Sosiale Omstandighede .....	bl. 121
<u>Hoofstuk IX.</u>	
Slot - 'n Blick in die Toekoms .....	bl. 129
Aanhangsels .....	bl. 134

BIBLIOGRAFIE.

- I. HANN: "Klimatologie".
  - II. KENDREW: "Climate of the Continents".
  - III. UNSTEAD en TAYLOR: "General and Regional Geography".
  - IV. SUPAN: "Grundzüge der Physischen Erdkunde".
  - V. HASSERT: "Allgemeine Verkehrsgeographie", vern. hfst. 21.
  - VI. HUNTINGTON en CUSHING: "Principles of Human Geography".
  - VII. JURITZ: "Agricultural Soils of the Cape Province".
  - VIII. duTOIT; "Geology of South Africa".
  - IX. du TOIT: "Report on the Phosphates of Saldanha Bay".
  - X. THEAL: "History of South Africa before 1795", Vols. I, II, III.
  - XI. CORY: "The Rise of South Africa" Vol. II.
  - XII. STOCKENSTROM: "Handboek van die Geskiedenis van Suidafrika".
  - XIII. NOBLE: "Official Handbook of the Cape and South Africa".
  - XIV. SCHULTZE: "Die Fischerei an der Westküste Südafrikas". (1913)
  - XV. RAYMOND: "Saldanha Bay Harbour". (1868)
  - XVI. BONWICK: "Climate and Health in South Africa". (1880)
  - XVII. BARROW: "Travels into the Interior of South Africa".
  - XVIII. GODEE-MOLSBERGEN: "Reizen in Zuid-Afrika".
  - XIX. BOTHA: "Place Names in the Cape Province".
  - XX. Offisiële Jaarboeke van die Unie, Nos. 5, 9, 10 & 11.
  - XXI. Rainfall Normals, 1925.
  - XXII. South and East Africa, 1931.
  - XXIII. Jaarverslae van die "Chamber of Commerce, Cape Town", 1925,  
'26, '27, '28, '29.
  - XXIV. Offisiële stukke uit die Argief, Kaapstad.
  - XXV. "Africa Pilot", Vol. III.
  - XXVI. Rapport van die Direkteur van Visserye, 1920.
-

VOORWOORD.

Tot op hede is Saldanhabaai 'n plek wat uiters min, aandag geniet het. In literatuur word dit miskien genoem, dog nooit daaroor uitgewei nie; selfs in literatuur wat oor Suidafrikaanse hawens handel. 'n Wetenskaplike studie van die omgewing is daar nog nooit gemaak nie, en behalwe vir die rapporte wat Möller en Heere in 1729 en Helmis in 1738 aan die ou Politieke raad uitgebring het, is daar nog nooit rapporte oor die hawe uitgebring nie. So 'n studie is dus gladnie oorbodig nie. Dit is wel meer 'n beskrywende behandeling, maar per slot van rekening is die beskrywing tog die vernaamste taak van die Geografie.

Die skrywer het oral baie groot bereidwilligheid om hom te help teengekom. Die eerste wat in hierdie verband genoem kan word is Mnr. Theodore Thesen, van die firma Thesen en Kie., Kaapstad, wat die skrywer in staat gestel het om feitlik kosteloos in Hoedjiesbaai te bly vir 'n tydperk van 10 dae, n.l. op die firma se skip, die "Sheppard Osborn", wat in die baai vasgeanker lê. Die skrywer is hom baie dank verskuldig hiervoor, en ook nog vir twee briewe van bekendstelling aan persone op Hoedjiesbaai, wat hy van Mnr. Thesen ontvang het.

Die stof is byeenversamel op Saldanhabaai self tussen 12 en 22 Maart. Na die tyd is ook nog met verskeie persone op Hoedjiesbaai en Langebaan in briewewisseling getree vir verdere informasie. Op Saldanhabaai is altyd die grootste vriendelikheid geniet, en is

oral waar moontlik die gewenste stof aan my verskaf. Hier verdien Mnr. H.Paine, die doeane-beampte op Saldanhabaai, en Mnr. J.Wheatley, bestuurder van die "North Bay Canning Company" en voorsitter van die Hoedjiesbaaise dorpsbestuur, 'n spesiale woordjie van dank.

Waar moontlik is alle dele van die baai self besoek, soos die walvisstasies, Oesterwal, Langebaan en die plekkies langs die la-goene, asook twee van die eilande, n.l. Marcus en Jutten, en informasie is plaaslik ingewen.

'n Leemte wat ongelukkig nie kon aangevul word nie, is die verkryging van uitvoerige statistiese materiaal. Die bestuurders van die verskillende besigheidsondernemings en fabriekke op Saldanhabaai was nie by magte om die gewenste stof te verskaf nie. Vrugtelose pogings is aangewend in Kaapstad en Pretoria, maar, daar Saldanhabaai vir administratiewe doeleindes eenvoudig as deel van Kaapstad se hawe beskou word, word alle statistieke by die van Kaapstad ingesluit.

Laaste, maar nie die minste nie, verdien Prof. Dr. P.Serton

'n woord van dank. Dis hy wat die onderwerp suggereer het, en onder wie se bekwame leiding die skripsie opgestel is.

STELLENBOSCH,

1 Junie, 1931.

## HOOFSTUK I.

---

### 'n KORT GESKIEDKUNDIGE OORSIG.

Die naam 'Saldanhaabaai' is van twyfelagtige oorsprong. Die ou Portugese was, sover aan ons bekend, nooit in Saldanhaabaai gewees nie. In 1503 kom Antonie da Saldanha in Tafelbaai aan, en noem die plek Agoada da Saldanha, d.i. die waterhaalplek van Saldanha.<sup>1</sup> Dit bly dan die naam van Tafelbaai totdat Joris van Spilbergen, 'n Hollandse seevaarder, in 1601 na die Kaap de Goede Hoop kom. Toe hy verby die teenswoordige Saldanhaabaai vaar, meen hy dat dit Agoada da Saldanha is, en noem dit dan ook so. In Tafelbaai aangekom, vind hy egter uit dat hy 'n fout gemaak het, dog noem toe die baai Tafelbaai, en hiervandaan af staan die baai onder bespreking bekend as Saldanhaabaai.<sup>2</sup>

Tussen 1601 en 1652 het daar waarskynlik skepe aangedoen in Saldanhaabaai, dog het die toestande daar so ongunstig gevind, dat hulle liewers nie daar 'n hawe wou stig nie. Die waterkwessie het n.l. toe al 'n rol gespeel - daar was eenvoudig geen water nie - en verder was die land daaragter dun bevolk, en ook was die beeld wat die landskap te sien gegee het, onvriendelik. Ons hoor dan in hierdie tyd niks van Saldanhaabaai nie.

Die eerste maal wat ons weer daarvan hoor is toe in 1652 daar 'n Franse skip ingevaar het, en 'n groot hoeveelheid robbe doodge-

maak het, wat toe skynbaar ~~toe~~ baie volop daar was. Hulle het die vel-  
le geneem en blykbaar ook van die olie uitgesmelt.<sup>3</sup> In 1666 vind ons  
dat die Hollanders in Saldanhaabaai 'n buitepos stig, dog 'n paar dae  
later word hulle deur die Franse verjaag, en nou volg 'n periode tot  
1671 wanneer dan die Hollanders en dan die Franse in besit is van die  
baai, totdat die Franse, wat gemeen het om hier 'n vlootbasis te stig  
vir beskerming van hulle skepe wat op, Oosindië gevaar het, dit met  
rus laat, en die Hollanders meesters word in genoemde jaar.<sup>4</sup> Van nou  
af het die Hollanders hier 'n permanente buitepos gehad, bestaande  
uit 'n offisier en 4 manskappe, wat moes verhoed dat hier smokkelry  
aangaan, en wat skepe moes ondersoek wat die hawe binnekom.

Die Hollanders het nooit Saldanhaabaai van baie groot belang  
beskou nie, dog darem só dat hulle dit in 1729 noukeurig laat opmeet  
het deur twee persone, wat dan ook rapport uitgebring het aan die Po-  
litieke Raad, en ook 'n kaart opgestel het van die baai.<sup>5</sup> Ook in 1738  
word 'n seker Helmis aangestel om rapport uit te bring oor die moont-  
likhede van Saldanhaabaai as hawe<sup>6</sup> en sy bevinding was dat van Saldan-  
habaai 'n hawe kon gemaak word sonder om Kaapstad skade aan te doen.  
Die manier waarop hy die waterkwessie wou oplos, was deur aan die Oos-  
telike kus van die lagoene 'n put te maak vir water. Die belangstelling  
wat die Hollanders gehad het in die baai was te wyte aan die feit dat  
dit so naby hulle neersetting gele<sup>^</sup> het, en dus maklik as basis sou  
kon dien vir 'n vyandige troepemag om op Kaapstad te opereer. Daarby  
kom ook nog die feit dat die Hollanders nog altyd op soek was na 'n

beter hawe as Kaapstad, waar hulle baie las gehad het van die Suidoos-  
 ters, en daar Saldanhaabaai 'n geslote bekken is wat goed beskut is  
 teen winde, was dit heel natuurlik dat hulle hier 'n oplossing vir hul-  
 le probleem kom soek het. By die waterkwessie kom egter ook nog 'n  
 ander kwessie waarom hulle nie 'n neersetting hier gestig het nie:  
 Daar die seilskepe uit 'n Noordwestelike rigting na die Kaap gekom  
 het, het hulle 'n hawe sover as moontlik na die Suide gesoek, want  
 die Suidoosters wat hier gedurende die somermaande waai, het hulle  
 baie las gegee as hulle langes die Weskus aigeseil het, en Saldanha-  
 baai was dus 'n bietjie te ver na die Noorde na hulle sin.

Die boere het nou ook al hoe verder in die rigting van Sal-  
 danhabaai uitgebrã, en in 1743 word die Swartland gemeente gestig.  
 In 1750 sien ons dat die Kaapse distrik al geproklameer is, en daar  
 Saldanhaabaai ook daarin opgeneem is, moes die boere by daardie tyd al  
 seker naby die baai gewoon het, want ons weet dat die Oosindiese Kom-  
 panie aan die Kaap die politiek gevolg het van die grense te bepaal  
 net sover as die neersetting van die boere strek. In 1804 weet ons se-  
 ker dat die land om Saldanhaabaai al in beslag geneem is en bewerk word  
 want Lichtenstein, in sy verhaal van die reis van de Mist na die Noor-  
 de, maak gewag van plase soos Geelbek, Springbokfontein en Witteklip,  
 wat teenaan die baai lê.<sup>7</sup>

Dit had egter geen groot invloed op die ekonomiese toestan-  
 de van Saldanhaabaai nie, want die boerdery was baie ekstensief, en daar  
 is niks produseer vir die mark nie. Die paar mense wat in Saldanhaabaai



gewoon het, het gelewe van die visvangs. Die vangst was maar baie klein, as gevolg van die klein aantal mense, meesal kleurlinge, wat daaraan deelgeneem het. Die vis is dan ingesout, en diep die land ingestuur om gebruik te word as slawe-voedsel.<sup>8</sup>

In 1796 kom daar weer 'n bietjie lewe in die eentonige bestaan van Saldanhabaai, toe daar 'n Hollandse vloot onder Admiraal Lucas insêil vir reparasies. Die vloot was bedoel om saam te werk met 'n Franse vloot, en die Kaap af te neem van die Engelse, wat dit in 1795 verower het. Elphinstone, die Britse admiraal aan die Kaap, hoor egter van die vloot, en gaan neem hulle daar gevange, sonder dat 'n skot afgevuur is. In 1821 weer kom 'n paar skepe, wat Engelse setlaars na Suidafrika vervoer het, onder verkeerde orders na Saldanhabaai, om die setlaars daar af te laai, sodat hulle na Clanwilliam kon gaan. Die skepe lê 'n hele tyd in die baai, en sommige van die mense is ook daar afgelaai, dog niemand wou daar bly nie, omdat die land daar so onvriendelik uitgesien het. Toe die skepe gelas is om die baai te verlaat, ~~wou-niemand-daar-bly-nie~~ het Parker, die aanvoerder van 'n groep emigrante, kans gesien om 'n goeie lewe daar te maak, en hy bly dus agter. Hy wou n.l. daar 'n vissery begin op groot skaal, dog toe hy die Britse Regering om geldelike steun vra vir sy projek, weier hulle dit aan hom, en moes hy die plan maar weer opgee.<sup>9</sup>

Die aantal bewoners van Saldanhabaai bly dus maar baie min tot aan die end van die neentiende eeu, want hier was niks om hulle aandag te trek nie, en te maak dat mense hulle hier sou kom vestig

nie. In 1879 b.v. sê Bonwick: "Saldanha Bay has an excellent harbour but poor country around. Without fresh water too, it is not surprising that there are few people there."<sup>10</sup> In die "Official Handbook of the Cape and South Africa" van 1896 vind ons dat die skrywer sê dat Saldanhabaai 'n baie onbelangryke plekkie is, en slegs gebruik word as kwarantyn-stasie.<sup>11</sup>

Mettertyd kom daar 'n bietjie meer lewe in Saldanhabaai, vernameamlik toe die kreef-vissery en die inmaak van krewes aan die Westkus begin aandag geniet. Die eerste kreef-fabriek word hier in die negentiger-jare opgerig en wel te North Bay, aan die Westekant van Hoedjiesbaai. In 1902 word die fabriek verplaas na Hoedjiesbaai, en in 1914 word 'n tweede een opgerig. Verder word die land daaromheen nou dikker bevolk, daar die plase kleiner word, wat beteken 'n groter afsetgebied vir die vis van die baai. Ook word die twee walvisstasies opgerig in die baai, en oor die algemeen is daar dus 'n groter belangstelling in Saldanhabaai vanaf die begin van die twintigste eeu. In 1911 stel 'n sindikaat van London dan ook iemand aan om rapport aan hulle uit te bring oor die toestande op Saldanhabaai, sodat hulle kon besluit of dit die moeite en geld sou loon om te probeer om van die plek 'n groot hawe te maak. Die plan loop egter op niks uit nie; die groot struikelblok was weer die feit dat daar geen water te kry was nie.

In 1914 word 'n kompanye gestig wat die grond om Hoedjiesbaai opkoop en laat opmeet, met die doel om daar 'n groot dorp te

laat uitlê. Baie pogings is aangewend om die plan bewerkstellig te kry, dog hulle kon maar nie die erwe verkoop kry nie, en die kompanie is later weer ontbind. In 1913 bereik die spoorweg ook Saldanhabaai, dog dit was slegs 'n smal spoorlyn. Dit bringderem 'n sekere mate van verbetering in die toestande, hoewel nie baie nie.<sup>122</sup> Die visvangs word ook van baie groot belang daar, en daar kon nou baie meer mense 'n bestaan maak, met die gevolg dat die bevolking van Saldanhabaai, veral die gekleurdes, aanmerklik toeneem in getalle. Omstreeks 1920 begin Langebaan, op die Oostelike kus van die baai, opgang maak, as 'n strandplek, met die gevolg dat dit vandag die vernaamste somervakansieoord is van die omliggende distrikte Darling, Hopefield, Vredenburg, Moorreesburg en ten dele ook Malmesbury.

<sup>1</sup> Sien Stockenstrom: "Handboek van die Geskiedenis van Suidafrika", bl.15 ,en ook Botha: "Place names in the Cape Province".

<sup>2</sup> Botha: "Place Names in the Cape Province".

<sup>3</sup> Theal: "History of South Africa" Vol. III, bl. 28.

<sup>4</sup> Ibid: bl. 165-183.

<sup>5</sup> Die rapport is te vind in die Resolusies van die Politieke Raad / 1726-1742.

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> Godee-molsbergen: "Reizen in Zuid-Afrika" Vol. II.

<sup>8</sup> Ibid.

<sup>9</sup> Cory: "The rise of South Africa" Vol.II.

<sup>10</sup> Bonwick: "Climate and Health in South Africa" (1880) bl.56.

<sup>11</sup> Noble: "Official Handbook of the Cape and South Africa" ('96) bl.227

<sup>12</sup> Sie hfst. VII.

## HOOFSTUK II.

### ALGEMENE GEOGRAFIE VAN SALDANHABAAI.

#### (a) Ligging, Algemene Indruk en Kusvorm.

Saldanhabaai is 'n groot inham, geleë aan die westkus van Suid-afrika, in 'n Noordweste rigting van Kaapstad. Haar ligging op die globe is  $33^{\circ}3'$  Suid en  $17^{\circ}49'$  Oos. Met die spoor is Saldanhabaai, d.w.s. Hoedjiesbaai, aan die noorde kant van die baai, 88 myl van Kaapstad af. Met die see egter vind ons dat die afstand baie kleiner is - maar sowat 62 myl. Dit kom omdat die spoor lank nie die kus volg nie, maar groot draaie maak, soos b.v. eers by Bellville, en dan weer 'n groot draai by Hopefield en Vredenburg. Met die hoofweg is Saldanhabaai omtrent 105 myl van Kaapstad af, omdat hier nog groter draaie gemaak word, en 'n mens Malmesbury om moet ry. Die vernaamste punte in die ligging van die baai is dus dat sy aan die weste kant van 'n kontinent lê, en in die hoogdrukgebied, die s.g. "Horse Latitudes". Ook lê sy natuurlik in die gematigde sone.

Saldanhabaai val feitlik in twee dele, n.l. die groot baai en die lagoene. Die skeiding is naastenby 'n lyn wat getrek word vanaf Langebaan aan die Ooste, in 'n noordweste rigting oor Schapen-eiland en Meeuw-eiland na die Donkergat walvisstasie. Die belangrykste deel van Saldanhabaai is natuurlik die groot baai self - die lagoene vorm slegs 'n ondergeskikte deel. Aan die ingang van die baai is daar

twee vooruitstekende punte, North Head En South Head. In beide gevalle is dit heuwels wat uitloop tot 'n lae landrug in die see. Die afstand tussen die twee punte aan die ingang van die baai is  $4\frac{1}{2}$  myl.

Ons vind egter dat die ingang na binne nog 'n bietjie smaller word, en so kry ons dat North Bay Point maar slegs 'n ietsie minder as 3 myl van Elandspunt af is. As ons by hierdie twee punte verby is, dan kom ons eindelijk in die groot baai, wat van Hoedjiesbaai na Langebaan 'n lengte het van 'n bietjie meer as 10 myl, en van Marcus-eiland, wat aan die end van die ingang lê, tot aan die oostelike kus, een van  $3\frac{1}{2}$  myl.

Binne in die groot baai, saam met die ingang geneem, lê daar 'n hele paar eilande, n.l. Malgas, Jutten en Marcus. Malgas lê aan die noorde kant van die ingang, naby North Head, en Jutten lê 'n bietjie noordoos van South Head, net voor Jutbaai, terwyl Marcus weer lê aan die end van die ingang na die groot baai, in 'n regte lyn met Hoedjiespunt en Elandspunt. Verder is daar ook nog twee kleiner eilandjies wat feitlik die skeiding vorm tussen die groot baai en die lagoene. Hulle is Schapen-eiland en Meeuw-eiland. L.s.g. is van die land afget sny slegs deur 'n vlak strook water, die grootste gedeelte waarvan drooggelê word met laagwater.

Gaan ons nou oor na die lagoene dan tref ons 'n heel ander toestand van sake aan. Soos alreeds gesê begin die lagoene met 'n lyn wat Langebaan, Schapen-eiland, Meeuw-eiland en Donkergatbaai verbind, en hiervandaan strek dit vir omtrent 11 myl uit in 'n suid-

oostelike rigting. Op sy breedste plek, n.l. van Bottelary na die Westelike oewer, is die lagoene omtrent  $2\frac{3}{4}$  myl breed, as ons die deel byneem wat met laagwater droogelê. By die ingang is die lagoene iets minder as 'n myl breed, en nou hou hy 'n groter breedte tot ongeveer, by Schryvershoek, waar hy maar omtrent  $\frac{3}{4}$  myl breed is, en dan weer 'n bietjie breër word aan die punt.

Groot stukke van die lagoene word drooggelê met laagwater veral hoër op dearlangs. Dit is dan sand wat taamlik styf is, en naby die land kan daar maklik op gery word met 'n motor of met 'n wa. Die grootste gebied van sand wat so blootgelê word is aan die ooskus van die lagoene, vanaf 'n myl bokant Langebaan. As 'n mens met hoogwater opry in die lagoene, dan gee dit jou 'n aardige beeld te sien. Vir groot areas is die water feitlik wit - daar waar dit baie vlak is, en gewoonlik droog is met laagwater - en dan weer loop daar strepe waar die water donkerder gekleurd is, d.w.s. waar die water relatief diep is. Dit is dan die s.g. kiele, wat 'n mens moet volg as jy opgaan in die lagoene. Die kiele gaan reg op tot aan die punt, dog hulle word vlakker hoe hoër 'n mens opgaan. Sommige van hulle is laag af alreeds te vlak vir 'n gewone motorboot, daar hulle met middelwater maar slegs 2 tot 3 voet diep is, dog daar is ander kiele wat dieper is, en 'n mens moet 'n deeglike kennis van hulle hê om op te gaan in die lagoene, anders loop jy gevaar om jou boot op die sand te laat loop. Die kiele maak egter maar 'n klein minderheid uit van die lagoene. Ver die grootste gedeelte van die oppervlak word beslaan deur gebied

wat met hoogwater omtrent 2 tot 5 voet onder water staan en met laagwater 1 tot 3 voet bokant die water is. ( Die verskil in getye in Saldanha-baai is tussen  $2\frac{1}{2}$  en 5 voet.)

Daar is nie eintlik rotse in die baai wat gevaarlik kan wees vir die skeepvaart nie. Hier en daar steek daar 'n paar uit soos Schooner Rock en die Lynch Blinders wat naby aan die ooskus is, dog hulle is almal duidelik sigbaar, en is ook met laagwater 'n hele paar voet bokant die water. Wat die see self betref is dit nie juis 'n beeld van natuurskoon nie, want sover jy/sien is dit een uitgestrektheid van diep blou. Nêrens is daar 'n wit skuimpie op die water nie, en om dit te sien moet 'n mens na die vooruitstekende rotspunte van Jutten- en Malgas-eiland gaan, en verder om die bogenoemde rotse, waar die klein branders so effens breek. As die suidweste wind buitengewoon sterk waai, dan breek die brandings ook om die kus, maar dis uiters selde dat 'n mens sien dat hulle maanhare van wit skuim dra agter in die see. Gewoonlik is die see pragtig stil, en rol selfs 'n klein motorbootjie nie merkbaar nie. Egter ook kan die see soms baie rof word en as die suidweste wind te sterk waai, word baie hoë brandings waargeneem. Ja so rof kan die see soms word, in die anders so pragtig stille baai, dat geankerde skepe een of meer van hulle ankers verloor, soos dan ook tewens die geval was met die "Sherard Osborn", 'n 3000-tonner en een van die grootste skepe daar in die baai geanker, in November, 1930. Egter het daar nog nooit as gevolg hiervan die strandding van 'n skip plaasgevind nie.

Die grootste dorpie aan die kus van die baai is geleë aan die noordweste kant daarvan. Dit is n.l. Hoedjiesbaai. Dis die vernaamste dorpie van 'n vissersgemeenskap wat om die baai woon, omdat dit die beste aanlegplek het vir skepe en ook omdat dit oor die beste fasiliteite beskik vir die bou van kaaie om te dienas aanlegplek vir die klein motorbote wat hulle besig hou met die visvangs. Die dorpie gee nie veel vir die oog te sien nie. Dis aangelê aan die voet van 'n koppie, Baviaanskop, 225 voet hoog, wat die uitloop is van 'n bergreeks. Die koppie deel die dorpie omtrent net in die middel deur, en veroorsaak so 'n moeilikheid. Dis 'n terrein van verstrooide huise en huisies - die meeste is klein vaal sinkgeboutjies wat die meerderheid gekleurdes huisves. Daar is nie die minste gereeldheid in die bou van die huise nie, en hoewel die dorpsbestuur nou 'n aanvang begin maak met die aanlê van strate, word daar nog hoegenaamd geen simmetrie bereik nie. Die dorpie gee dadelik die indruk van arm mense, en dit is dan ook die geval.

Die volgende plekkie van belang is Langebaan, omtrent 15 myl van Hoedjiesbaai af, langs die kus, dog om dit te bereik oor land is die afstand net omtrent dubbel, daar jy by Vredenburg moet gaan draai. Langebaan is aangelê langs die kaal strand en as jy daar verbyry dan gee dit jou die idee van 'n lang ry huise. Hier woon baie minder mense as op Hoedjiesbaai, en ook is die kleurlinge nie so oorweldigend nie. Ook Langebaan is feitlik opverdeel in twee dele, maar hierdie slag slegs deur 'n lae sandheuwel. Die deel aan die sui-



dekant van die heuwel word dan ook genoem Sandbaai, en dis hier waar die mooi strandhuise staan, heowel daar maar omtrent 'n stuk of 20 van hulle is. Oor die algemeen maak Langebaan 'n beter indruk op die besoeker as Hoedjiesbaai, omrede dit 'n strandplek is en daar dus beter huise staan. Die vael kleurlinghuisies is lank nie so prominent as op Hoedjiesbaai nie, en die lang, reguit strand gee 'n netjiese voorkome aan die plekkie.

Hierdie twee plekke is die enigste langs die baai wat ons dorpe kan noem. Daar is nog 'n paar plekkies langs die lagoene, maar hulle gee meer die idee van groot plase as van dorpe. Die vernaamste hiervan wat ons kan noem is Churchaven, 'n plekkie net bokant hoogwatermerk gebou, aan die oostelike kant van die lagoene, taamlik na aan die end daarvan. Dis 'n armsalige ~~o~~ plekkie; daar woon omtrent 20 famielies, almal in sinkhuisies, en hulle probeer 'n karige bestaan ontworstel aan die lagoene deur die visvangs. Hulle is byna uitsluitlik basters en gekleurdes en besit 'n eie skool en winkel. Hulle poskantoor is Langebaan. Dieselfde is die geval met Geelbek aan die boent van die lagoene, en Schryvershoek, 'n entjie om die draai aan die westekant, ~~met~~ die uitsondering egter dat daar in elkeen maar omtrent die helfte soveel mense woon as in Churchaven, en dat hulle geen skole en winkels besit nie. Daar is nog 'n paar groot plase soos Bottelary en Oudepost, dog hulle val weer in 'n nog laer kategorie as l.s.g. plekkies en is dus nie noemenswaardig nie.

Die totale lengte van die kuslyn van Saldanhabaai, van

North Head tot by South Head, is omtrent 50 myl. Hiervan is slegs 28 myl die kuslyn van die groot baai en 22 myl is die van die van die lagoene. Binne in die groot baai is daar natuurlik nog heelwat kleiner baaië soos North Bay en Hoedjiesbaai aan die noordweste kant, en Salamanderbaai en Jutbaai aan die suidweste kant. Verder egter is die kuslyn baie gereeld, en tussen Hoedjiesbaai en Lengobaai is dit feitlik een reguit strand met geen inham nie. Die kus van die lagoene is ook baie egaal. Die ongereeldste kus kry ons aan die westekant van die baai, verneamlik aan beide kante van die ingang. Die ongereeldhede word hier veroorsaak deur die feit dat daar berge op die kus afloop, en die veroorsaak dan dat daar inhamme gevorm word en uitstekende punte oorbly. Dit b.v. is die geval met North Bay Hill, wat vir ons North Bay Point gee; die lang uitloop van die Posberge gee vir ons South Head, en 'n ander bergreeks - ook 'n vertakking van die Posberge - gee weer vir ons Elandspunt. Hoedjiespunt, die vernaamste uitstekende punt van die baai, loop vir omtrent  $\frac{3}{4}$  myl die see in, en is 'n baie smal landrug. Dis nie die uitloop van 'n bergreeks nie, maar meer van 'n klein lae plato, onmiddellik aan die kus van Hoedjiesbaai. Die punt is maar baie smal, en die hele rug is nêrens 100 voet bokant die see nie.

Die kus van die groot baai is vir 'n groot deel harde graniet. Dit is die geval met die hele ingang, buiten North Bay en 'n deel van Jutbaai, waar dit sanderig is. Die graniet is taamlik gelyk geskaaf deur die werking van die branders, en op sommige plekke staan dit ver-

tikaal uit bokant die see vir 'n hoogte van omtrent 30 tot 40 voet.

In Hoedjiesbaai begin dan die sand wat regom feitlik die hele lagoene loop.

Die werklike kus van die lagoene is moeilik om te gaan vasleë, want 'n groot deel daarvan word drooggeleë met laagwater. Die vraag rys nou moet ons die hoogwatermerk of die laagwatermerk gaan neem as die kuslyn? Daar is geen prominente uitsteeksels in die lagoene nie, en die baai wat daar is, met die uitsondering van een, na aan die ingang, gee ook nie eintlik die idee dat hulle baai is nie, want hulle gaan so geleidelik na binne, en dan ook nie ver nie, dat hulle moeilik te onderskei is van die reguit kuslyn. Die uitsondering is n.l.

Rietbaai aan die Westelike kus van die lagoene, net by sy ingang. Die baai, as dit hoogwater is, loop byna deur tot aan die Atlantiese kus, maar is uiters vlak, en as dit weer laagwater is, dan trek dit feitlik leeg. Die enigste punt wat ons eintlik daar kry is een wat veroorsaak word deur Konstabelberg aan die weskus, nie ver van Rietbaai nie.

Die kus is meesal sanderig en gelyk, dog tussen Langebaan en Oesterwal is daar 'n plekkie waar dit rotsagtig is, en die landskap afdaal na die see. Dit weer is ook die geval vir omtrent 500 tree aan die weskus by Konstabelberg. Die rotse vorm hier ook hoë kranse wat vertikaal bokant die see uitstaan, en ook glad geskaaf is deur die see. Die kuslyn van Saldanhabaai vertoon dus 'n groot mate van reëlmatigheid, nieteenstaande daar hier en daar baai is wat 'n entjie die land indring, maar wat ook op hulle beurt weer reëlmatig is - dis dan ook trouens tiepies van die weskus van Suidafrika.

(b) Die klimaat van Saldanhabaai.

Dis by 'n bespreking van die klimaat waar die ligging van Saldanhabaai sy grootste belangrykheid vertoon. Soos ons alreeds opgemerk het, lê Saldanhabaai aan die westkus van 'n kontinent op die suidelike halfrond. Op al drie die kontinente vind ons 'n droë deel om die keerring en op omtrent  $35^{\circ}$  Suid 'n streek met 'n mediterane klimaat. Tussen die twee lê daar 'n soort van oorgangsgebied. Ons sou die klimaat van Saldanhabaai die beste kon vergelyk met die kus van suidwes Marokko. Ons tref hier die selfde kondities aan. In die Noorde het ons die streek met Mediterane klimaat en in die suide die Sahara woestyn. Die gebied wat daartussen lê vorm 'n oorgangsgebied, waar egter Mediterane eienskappe nog die voortou neem. Presies dieselfde kan hier konstateer word van die klimaat van Saldanhabaai en haar omgewing - ten noorde daarvan lê die droë kus van Namakwaland en ten suide daarvan die westelike Kaap-provinsie, met sy tiepiese Mediterane klimaat. Saldanhabaai is dan 'n oorgangsgebied, waar die eienskappe nog oorheersend die is van 'n Mediterane klimaat. vernameklik daar sy nog so naby die streek met tiepiese Mediterane klimaat lê.

Die reënval van Saldanhabaai is gering, en lê gewoonlik so tussen 10 en 15 duim per jaar. Die reënval natuurlik die meeste gedurende die wintermaande. Die reëns begin hier later as in die Westelike Provinsie, waar hulle in normale jare al in April begin, dog op Saldanhabaai altyd eers in Mei. Dit hou dan aan gedurende die maan-

de Mei, Junie, Julie, Augustus en in september val daar ook nog 'n bietjie na-reëns. Gedurende hierdie 5 maande val daar omtrent 75% van die reent van die jaar, en die res val in die orige 7 maande. Van hierdie maande weer is Desember en Februarie ver die droogste, wanneer daar, prakties gesproke, geen reent val nie. Dit is nou wat betref die meer noordelike deel van die baai. Laat ons nou kyk na die suidelike deel en die reënval-syfers nagaan van die stasie Geelbek aan die suidelikste punt van die lagoene.

Ons kan verwag om hier 'n bietjie ander toestand van sake aan te tref, en sowel 'n bietjie hoër reënval verwag, as 'n langer periode waaroor dit val, omrede die stasie 11 myl verder suid lê as Langebaan, waarvan ons die syfers soewe bespreek het. Dit is dan ook presies die geval. By Geelbek vind ons dat die totaal 3 duim hoër is as by Langebaan. Die reent begin ook iets vroeër 25 by l.s.g. plek en in Mei val daar dus al 'n hele klomp. Die maksimum word ook hier in Junie bereik, terwyl die reënperiode ook strek tot September, dog ons vind dat daar in November nog 'n belangryke hoeveelheid val. Die droogste maande hier is Desember, Februarie en Maart, wat heelwat droeër is as by Langebaan - Dus nog 'n bewys dat hierdie reënvalstasie 'n meer tiepiese Mediterane klimaat vertoon wat betref die reënval - beide die hoeveelheid en die seisoenverdeling; hier val dan ook 'n bietjie hoër persentasie in die wintermaande, n.l. 77%. Hierby kan ons egter voeg dat die syfers van die Langebaan-stasie meer betroubaar is, daar hulle strek oor 'n periode van 18 jaar, terwyl die van Geel-

bek-stasie slegs streek oor 'n periode van 3 jaar, en hier kon dus lo-

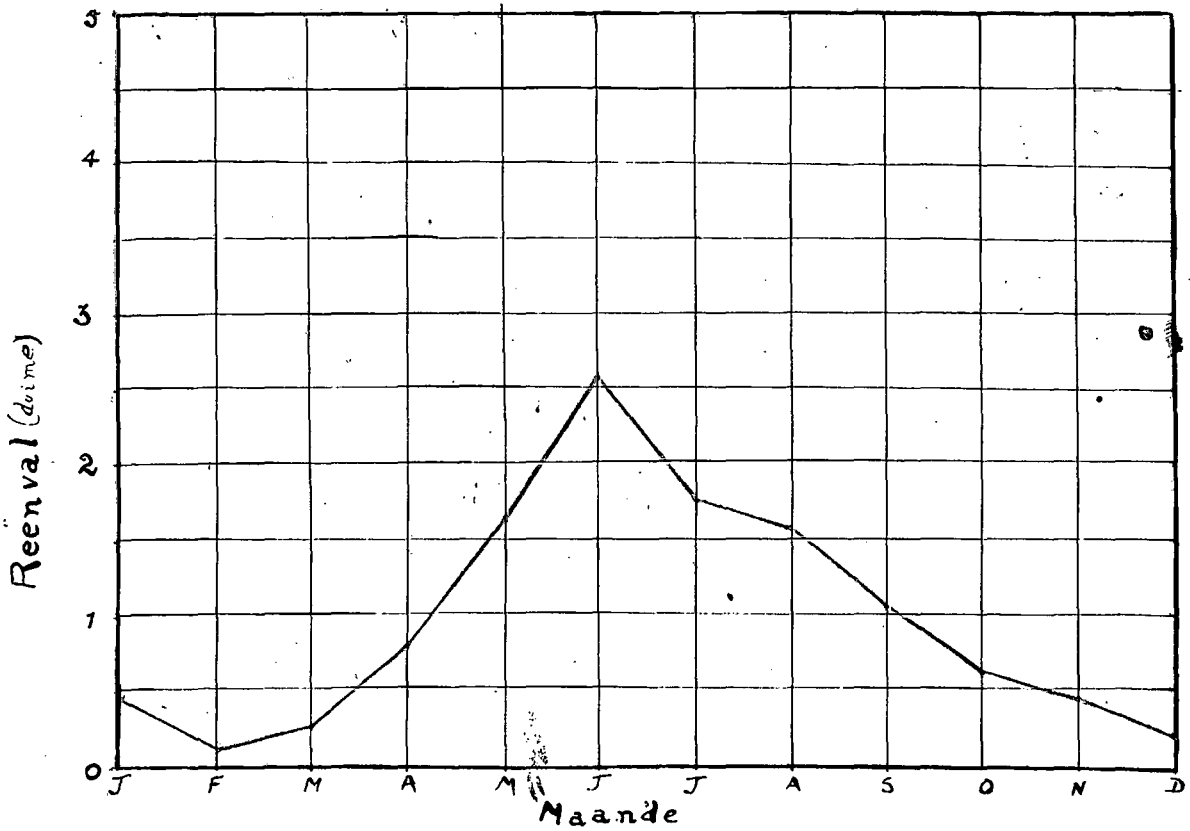
kale afwykings gewees het. Die absolute syfers is as volg:

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Totaal
Langebaan:	.47	.12	.24	.79	1.68	2.59	1.75	1.58	1.03	.63	.47	.21	11.56
Geelbek:	.34	.08	.10	.34	2.07	4.54	1.91	1.75	.89	.77	1.57	.14	14.5

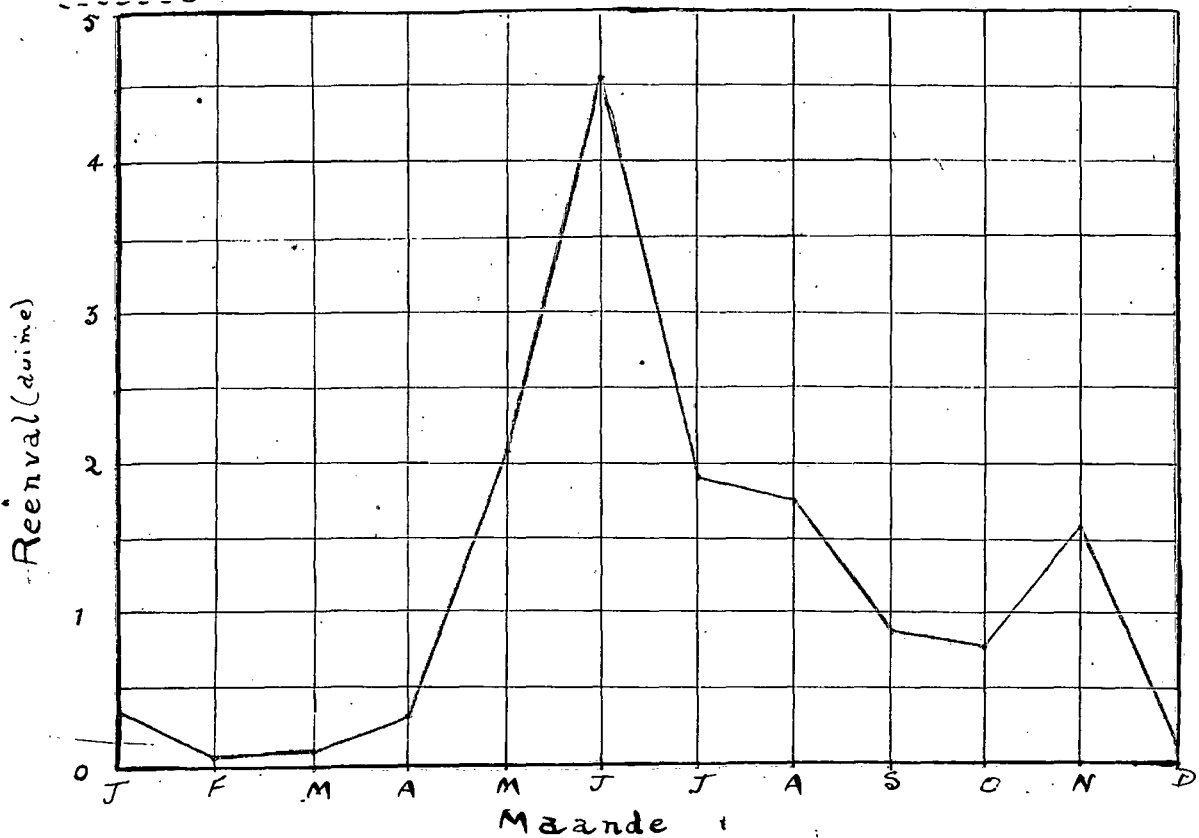
Om die klein verskilletjie wat daar bestaan kan ons 'n grafiek duideliker uit te bring

opstel:

Langebaan:



Geelbek:



Hierdie twee grafieke bring dus duidelik uit die verskille wat ons alreeds aangemerkt het. Waar ons vind dat daar by Langebaan 'n geleidelike styging is in die reënval, beginnende by April, sien ons dat daar by Geelbek 'n skielike styging is, wat hoër gaan as by Langebaan. By l.s.g. is daar ook dan weer 'n geleidelike daling na Desember toe, terwyl daar by Geelbek 'n skielike daling is na Julie en nou 'n meer geleidelike een na Oktober, wat laer is as die een by Langebaan, terwyl hier weer 'n duidelike tweede maksimum aan te merk is in November, wat skielik daal na Desember. Wat opmerklik is met die reënval van Geelbek is dat die reënseisoen eers in Mei begin, terwyl dit by Langebaan, wat minder Mediteraan is, al in April begin. Dit skyn dus asof hier 'n ernstige anomalie bestaan, veral as ons dink dat die noordweste winde eerst Geelbek moet bereik, daar dit meer suidwaarts lê. Dis moontlik dat dit toegeskryf kan word aan die betroubaarheid van die syfers, wat op Geelbek alleen vir 3 jaar gehou is, toe hierdie normale opgestel is.

Soos in enige streek met 'n Mediterane klimaat word die reënval hier veroorsaak deur die noordweste winde wat oor die oseaan waai. Met die verskuiwing van die wind-stelsel na die noorde gedurende die suidelike winter, word die westewind gordel wat om die aarde strek, ook na die noorde verskuif, en vang dan net die suidelike deel van Afrika. Langs ons weskus loop daar die koue Benguella seestroom, 'n vertakking van die "Westerly Drift". As die winde nou oor hierdie stroom waai word hulle koud gemaak, en kondenseer die vog gedeeltelik.

Die orige vog is nou so koud dat daar geen effek meer op uitgeoefen word deur die relatiewe koue van land teenoor see nie, en gevolglik kry die vog wat nog daarin is dit moeilik om te kondenseer. As daar nou hoë berge langs die kus was, of selfs 'n ent na binne, dan sou dit 'n baie heilsame invloed gehad het op die reënval, want dan sou die winde opgestyg het, en moes die vog noodgedwonge kondenseer. Dog die hoë berge is afwesig op Saldanhabaai, en vandaar die geringe reënval. Of die plantegroei 'n groot effek kan hê op die reënval is nog lank nie vasstaande nie, maar as dit moes waar wees, dan is Saldanhabaai in hierdie rigting ook baie afgeskeep deur die natuur, want daar is hier geen plantegroei om so 'n effek te kon uitoefen nie.<sup>1</sup>

'n Verdere bewys wat aan ons gelewer word dat Saldanhabaai 'n oorgangsgebied is, is die feit dat, in teenstelling met tiepiese Mediterane streke, dit hier feitlik nooit aaneen reent nie. In die môre is die weer swaar en dik, en daar val miskien 'n paar reënbuie - agtermiddag is alles weer opgeklaar en breek die flou winterson weer deur die wit wolke. Die reën is gewoonlik van 'n baie sagte aard, en daar word byna nooit plasreëns ondervind nie. Die reent wat daar in die somer val is gewoonlik suidooste reëns, en is maar slegs 'n paar buie en dan is alles weer oor. In die winter lyk dit partykeer baie mooi vir reent - swaar, dik wolke pak saam bokant die baai, en ieder-een verwag 'n sterk reent. Dog weldra begin die wolke minder swaar word en trek hulle almal weg in die rigting van Kaapstad, sonder dat daar 'n enkele druppel reent geval het.



As ons oorgaan tot 'n beskouing van die temperatuur van Saldanhabaai, dan sal ons vind dat ons gladnie 'n helder beeld kan opstel nie, eenvoudig omdat daar geen syfers tot ons beskikking is nie. Op Saldanhabaai self word geen definitiewe syfers gehou nie, en dit is trouens 'n gebrek wat oor die hele land sigbaar is - ons armoede aan betroubare temperatuur-syfers. Die enigste manier om 'n benaderde gemiddelde temperatuur-syfer te kry vir Saldanhabaai is deur interpolasie van die gemiddelde jaar-temperature van Kaapstad en Port Nolloth, wat beide aan die kus lê en so verwag kan word om 'n betroubare benaderde te gee. Die syfers is vir Kaapstad  $62^{\circ}$  F en vir Port Nolloth  $57.5^{\circ}$  F. So kry ons dan dat Saldanhabaai deur interpolasie 'n gemiddelde jaar-temperatuur het van  $61.1^{\circ}$  F, wat 'n goeie gematigde klimaat aantoon.

Saldanhabaai se temperatuur sal natuurlik sterk beïnvloed word deur die see. Die see besit altyd die eienskap dat dit 'n klimaat meer gematig maak, en het in hierdie rigting veral invloed op die temperatuur. Wat in hierdie geval veral die vername rol speel is die koue Benguella seestroom wat langs ons weskus afloop. Ons sien dat beide in die winter en in die somer maak die isoterme hier 'n groot draai na die noorde. Onder normale omstandighede soos oor 'n groot landmassa, b.v. Rusland, loop die isoterme min of meer van oos na wes, want dit word kouer hoe verder 'n mens na die Pole gaan. Dog daar die see altyd 'n sterk invloed het op die temperatuur, en dit verlaag in die somer en verhoog in die winter, is die isoterme geneig om 'n draai te maak sodra hulle naby die see kom. Dit sien ons pragtig uitgebring

in Wes-Europa, waar die isoterme, onder invloed van die Golfstroom, feitlik 'n noord-suid rigting inslaan. Dieselfde toestand vind ons weergegee aan die weskus van Suidafrika, dog in 'n teenoorgestelde rigting, want die Benguella stroom is 'n koue stroom en verlaag dus deurgaans die temperatuur waar die Golfstroom dit verhoog. Ons sien dan dat ons jaar-isoterme ooswes loop tot na aan die kus, en dan skielik noordwes-suidoos swaai. Hierdie toestand word nog sterker beklemtoon in die somer, wanneer die invloed van die warm binnelande baie sterk is, en die isoterme reg noord-suid loop, baie naby aan die kus. Dit wys ons dus duidelik welke invloed die see op ons weskus en met name Saldanhabaai, het. Selfs in die winter verlaag dit die temperatuur, maar dan maak dit aan die ander kant dat die temperatuur baie meer konstant is, en daar dus nie intensiewe lokale verskille soos b.v. tussen dag en nag temperatuur of tussen een dag en 'n ander een voorkom nie. Die temperatuur is dus streng gematigd, en ons kan hier konstateer dat, na aanleiding van syfers wat beskikbaar is vir Kaapstad en Port Nolloth, die afwyking na beide kante van die gemiddelde jaar-temperatuur van  $61.1^{\circ}$  F nooit meer as  $3^{\circ}$  F sal wees nie. Waar die Benguella stroom dus so 'n slegte effek het op die reënval, het dit tog 'n baie heilsame invloed op die temperatuur.

Die winde van Saldanhabaai kan opverdeel word in twee klasse: (a) Noordweste winde en (b) Suidweste winde. Die noordweste winde begin gewoonlik so teen die eënde van April waai en hou dan aan tot die end van Augustus. Gedurende hierdie tyd waai daar ook geen ander wind

nie, buiten miskien lokale see-windjies, wat nooit 'n noemenswaardige sterkte bereik nie, en ook nie lank aanhou nie. Ons het alreeds aange-  
stip, by 'n bespreking van die reënval, waarom die noordweste winde hier in die winter waai, beide in die noordelike en suidelike halfronde. Dit is as gevolg van die permanente gordel van hoogdruk wat tussen  $30^{\circ}$  en  $40^{\circ}$  noord en suid om die aarde loop. Die noordelike winde, wat egter deur die draaiing van die aarde ged<sup>e</sup>flekter word na noordweste winde, is dan die gevolg van die uitstroming van lug uit die hoogdruk gebied. In die suidelike somer lê hulle ten suide van die Kaap, dog in die suidelike winter as die windstelsel, na die noorde verskuif, dan verskuif die hoogdruk gebied ook, met die gevolg dat die noordweste winde ook nou meer noordwaarts waai, en net die Kaap vang en ook 'n bietjie ten noorde daarvan, sodat dit Saldanhabaai dan natuurlik ook vang. Die winde kan soms taamlik sterk waai, dog nie so dat dit enigsins die idee kan gee van 'n tornado nie. Hulle is nooit besonder koud nie, en oefen geen merkbare invloed uit op die temperatuur nie. Verder is Saldanhabaai ook goed beskut teen hulle vanweë die relief, en die winde sou dus nooit 'n gevaar vir die skeepvaart kan uitmaak nie.

'n Mens kan sê dat oor die res van die jaar waai daar maar gedurig suidweste winde. Hulle is die sterkste van November tot Maart, en waai dan feitlik elke dag. Soms hou dit aan vir dae agtereen om dan skielik vervang te word deur 'n sagte see-windjie, wat ook gewoonlik 'n suidwestelike rigting aanneem. Die suidweste winde is die ge-

volg van 'n antisiklone wat oor die suid-Atlantiese oseaan heers gedurende die suidelike somer. In die binnelande, onmiddellik agter die kusberge is daar 'n gebied van lae lugdruk, as gevolg van die hoë temperatuur. Die uitstromende winde van die antisiklone word dan na hierdie laagdruk gebied getrek, en neem die vorm aan van suidweste winde op hierdie deel van die kus. Onder normale omstandighede sou ons miskien verwag dat die oorheersende wind in die somer hier 'n suidooste wind sou wees., n.l. die suidooste passaat wat dan suidwaarts verskuif is, en oor die hele kontinent waai. Dog dit is nie die geval nie, omdat die werking van die suidweste wind hier te sterk is, en dit die suidooster vervang.

Die winde sou, as Saldanhabaai nie so goed beskut was nie, waarskynlik 'n nadeel vir die skeepvaart gewees het, dog die krag daarvan word baie effektief gebræk deurdat die baai 'n geslote bekken is, en aan kalkante daarvan berge is om die wind af te keer, soos trouens later, by 'n bespreking van die reljef duideliker sal uitkom. Die windsterkte is selde so dat dit wit maanhare aan die golwe sal gee, en feitlik nooit so dat dit groot brandings veroorsaak nie.

'n Verskynsel wat baie algemeen is op Saldanhabaai is die mis. Dit begin gewoonlik in April, so teen die end, en hou dan aan tot Julie-maand. Gedurende hierdie tyd is daar byna elke oggend 'n dik mis oor die baai, wat uit die suidweste kom en 10 uur gewoonlik opklaar. Dis maar baie selde dat die mis dwarsdeur die dag aanhou. Dit veroorsaak nie groot moeilikheid in die baai nie, dog as daar 'n

groot verkeer moet wees dan sal dit bepaald 'n moeilikheid wees, veral vir kleiner skepe en bootjies. Dit is egter gevaarlik vir skepe buite die baai, waar dan ook al 'n hele paar op die rotse of op Soldier's Reef geloop het. Ook aan die ingang kan dit soms gevaarlik wees, en in 1930 nog het ons 'n geval van 'n skip wat daar gestrand het, n.l. die "Malmesbury", wat daar op die rotse geloop het op haar uitreis uit Engeland om mielies te kom oplaai.

Dis nie so maklik om 'n verklaring te gee aan die verskynsel nie, want dit kom veral gedurende die wintermaande voor. Die rede is miskien dat die lug nou meer vog bevat as in die somer, en daar dit kouer is, dit ook makliker kan laat los in die vorm van 'n dik mis. As die warm lug van die oseaan nou in die nag in kontak kom met die relatief koue lug van die land, dan kan dit wees dat die warm lug nie meer sy vog kan hou nie, daar die lug alreeds vogtig is, en dus word 'n deel van die vog uitgesit as 'n dik mis. Dat hierdie verskynsel nie gedurende die somermaande plaasvind nie, is omdat die lug op die wal gedurende die dag verhit word ver bokant die temperatuur, dog gedurende die nag koel dit so gou af, dat dit min of meer ooreenkom met die temperatuur van die lug oor die see, en gevolglik bestaan daar nie baie kans dat daar mis gevorm sal word nie, want waar twee temperature min of meer ooreenstem, daar sal feitlik nooit mis gevorm word nie.

Resumerend kan ons dus sê dat hoewel Saldenhabaai nie 'n tipiese Mediterane klimaat het nie, dog 'n oorgangsgebied is tussen 'n

droë warm gebied, en 'n deels nat, deels droog, gematigde gebied, vertoon sy onder invloed van die see, 'n streng gematigde klimaat, met koel somers en warm winters. Sy het 'n lae reënval, wat die relatiewe vogtigheid nêre hoog maak nie, met die gevolg dat haar klimaat dus ook baie aangenaam is - miskien wel 'n bietjie te droog en te warm, en met te min lokale afwisseling om te kan beantwoord aan die voorskrifte van Huntington se ideale klimaat, waar die menslike energie die beste uitkom, maar tog, na ons oordeel, 'n baie aangename klimaat om in te lewe. Die lekkerste maande op Saldanhabaai is April en September, wanneer daar feitlik geen wind was nie, die naajaar en lenteson net die regte warmte het, en wanneer dit ook net genoeg reent om die lug 'n aangename klammigheid te gee.

### (c) Reljef en Afwatering.

Die reljef van Saldanhabaai is, volgens die eerste indruk wat jy kry, as jy Hoedjiesbaai met die spoor nader, heel eenvoudig. Dit is n.l. dat dit 'n vlak, gelyk wêreld is, met hier en daar 'n koppie om die eentonigheid af te breek. Dog by 'n nader ondersoek, veral as 'n mens die reljef besigtig vanuit die baai, dan blyk dit dat dit volstrek nie die geval na alle kante toe is nie. Na die noordooste kant - die deel waardeur die spoorlyn gaan - is dit so, dog kyk 'n mens rondom jou dan sien jy 'n hele reeks van lae heuwels - 'n mens sou dit nie berge kan noem nie - al rondom jou.

In die middel van die dorpie Hoedjiesbaai lê daar 'n kop-

pie, Baviaankop, wat die oostelike uitskietsel is van 'n bergreeks wat sy uitloop het in North Head en North Bay Point. Gladnie dat dit 'n groot bergreeks teen die gesigseinder vertoon nie, maar tog is, dit so dat dit die eentonigheid van die plat vlak breek. Dis nie 'n aaneengeslote bergreeks nie, en gee meer die idee van 'n paar koppies verbind deur lae, languitgerekte nekke. Direk agter Hoedjiesbaai vertoon die berge wel 'n mate van aaneengeslotenheid, dog na aan die ingang van die groot baai verdwyn dit byna heeltemal. Nêrens word dan ook 'n hoogte van 499- 400 voet bereik nie, en die hoogste is 'n koppie skuins agter die spoorwegstasie, wat 392 voet hoog is. Net agter "The Hole", aan die westekant van Hoedjiesbaai, is daar 'n taamlike groot plato, omtrent 50 voet bokant die see. Die plato is mooi gelyk bo-op met 'n geleidelike daling na die voet van die lae heuwels daaragter.

Nou kan jy regom die kus gaan tot naby Langebaan, voordat jy weer by heuwels kom. Die eerste wat jy dan kry is Olifantsbegg, omtrent 'n myl van die kus af, en hiervandaan hou die koppies, verbind deur lae rugge, nou so aan tot aan die bo-end van die lagoene. Hulle lê kort by die kus, maar loop meesal parallel daarmee, of kom altans nie na genoeg daaraan om uitsteeksels in die lagoene te veroorsaak nie - hulle bly omtrent so 'n myl van die kus af. Gaan ons nou om die end van die lagoene dan sien ons dat die eerste gedeelte van die skiereiland, vir 'n afstand van omtrent 6myl, tot teenoor Oesterwal aan die oostelike oewer, 'n egte plato-karakter dra, met 'n gemiddelde hoogte van omtrent 150 voet bokant seepeil. Daar is hier en daer riffies op

Op die plato van geringe hoogte. Die plato daal taamlik skerp af na die see, en op sommige plekke sien 'n mens 'n feitlik vertikale rant uitsteek bokant die see. Op ander plekke weer daal hy geleidelik af na die sand wat gewoonlik daar is.

Aan die, end van die plato kry 'n mens nou die eintlike berge van Saldanhabaai, n.l. die Posberge, wat in bepaalde reekse loop. Van Konstabelkop af, teenoor Oesterwal, loop dit parallel met die weste kus van die lagoene. Dit is heeltemal teenaan die kus en daal met 'n steil rant daarnatoe af. Die reeks loop tot by Vlagberg, waar dit opsplits in twee dele : die een hou aan langs die kus tot regoor Langebaan, en loop dan daar dood, terwyl die ander een in 'n westelike rigting oor die skiereiland gaan, om eindelijk uit te loop in South Head. Verder \$1 daar ook nog 'n kleiner reeks vanaf Donkergatbaai, in 'n noordwestelike rigting oor die skiereiland, wat uitloop in Elandspunt, dog hier word nie noemenswaardige hoogtes bereik nie. In die Posberge is daar heuwels soos Konstabelkop en Vlagberg wat 616 en 630 voet hoog is respektiewelik; ook is daar hoogtes van 598, 412 voet, ens.

Die Posberge daal almal met steil hellings af na die suide, terwyl die noordelike hellings almal baie sag is. Die eindlike rede hiervoor is miskien nie so duidelik aan te gee nie, en as daar 'n hoë reënval was sou ons miskien kon gesê het dat die verweringsproses en afspoeling van grond aan die noordelike hellings dit veroorsaak het. Dog daar dit nie die geval is nie, skyn die mees objektiewe suggestie hier te wees dat daar 'n kanteling van die landskap was na die suide-



like kant, en hierdeur word die sagter hellings veroorsaak.<sup>3</sup>

Die enigste verweringsfaktor wat op Saldanhabaai van belang is, is die reent. Ander faktore soos wind of vors of 'n groot teenstelling tussen dag en nag temperature is hier geeneen in 'n geaksentueerde mate aanwesig nie. Waar hier dus afspoeling aangetref word, kan dit feitlik alles op die rekening van die wind geplaas word. Die proses moet dus hier 'n baie langsame een wees want die reën val is so klein. Ons sien dan ook nie baie kaal kranse op die berge nie, en 'n ander feit is dat daar baie los grond op die berge is.

Die afwatering van Saldanhabaai is 'n heel eenvoudige kwessie. Die riviere wat daar inloop is in die ooglopend deur hulle afwesigheid. Daar is geen enkel rivier wat in die baai uitloop nie. Aan die end van die lagoene lyk dit asof daar 'n paar riviertjies mag uitkom, dog in werklikheid is dit maar slegs die see wat so 'n endjie die land instoot. 'n Mens wonder miskien wat van al die reent word wat daar val, maar as jy die hoeveelheid in aanmerking neem en verder dat die aarde so absoluut dor is as dit val, dan kan jy heeltemal verstaan dat alleen 'n minimale hoeveelheid die see bereik, miskien by wyse van klein straatjies in 'n ou slootjie. Die noordelike hellings van die berge is ook baie sag, en gevolglik kry die reent wat daar val kans om in te trek i.p.v. af te loop. Ook hang dit tot 'n seker mate saam met die aard van die reënval, wat sag neerkom, en nie in plasreëns nie, en dus kans kry om in te sak.

(d) 'n Geologiese Oorsig.

"Saldanha Bay is an obvious example of a 'drowned valley', the arms of which have been buried beneath wind-borne sands"<sup>4</sup>. Dit word dan ook algemeen aangeneem dat hier 'n sinking van die landskap plaasgevind het, en dat die vallei wat vroeër hier bestaan het, nou onder die see toe is. Hulle meen ook dat dele van die vallei wat eers onder water was, nou opgevul is deur waai-sand, en dit kan ons ook maklik verstaan as ons dink aan die vlak lagoene, waar die proses nou nog in werking is. Verder word dit ook bewys deur die moerasagtige toestand van die land aan die bo-end van die lagoene, en die getuienis van ou bewoners dat sekere gebiede wat eers moerasagtig was, nou drooggelê is.

Voor die laaste sinking egter moes daar 'n tyd gewees het toe die gebied nog laer gestaan het as wat vandag die geval is. Toe is daarm 'n soort platform in die graniet, wat 'ndeel van die kus uitmaak, ge-erodeer. Die platform lê vandag 20 tot 40 voet bokant seepeil. Ons vind dit veral aan die voet van die berge wat in die see uitloop, en verder ook vir dele langs die kus b.v. in Hoedjiesbaai en langs Hoedjiespunt, waar dit 'n lengte het van meer as een myl<sup>5</sup>. Dat die land eers baie laer gestaan het as wat vandag die geval is, word bewys deur die feit dat bo-op Konstabelberg daar 'n deposito gevind word van seevoel-mis, wat alleen deur die voëls deponeer word op klippe wat uit die see steek, of op rotse wat langs die see is, en wat laag is. Verder vind ons ook dat daar 'n groot oesterbedding is,

en een vk. myl in grootte, teenoor Oesterwal aan die oostelike kant van die lagoene. Dit bewys dus dat die land eers diep onder die see moes gewees het, en later weer opgerys het, hoër as wat dit vandag staan, sodat die oesters daar almal doodgegaan het, en nou nog alleen die skulpe oorbly.<sup>6</sup> Daar is dus genoeg bewyse dat die land eers hoog was, toe diep gesink het, weer hoog gerys het, en eindelik gesink het tot op die diepte van vandag. Die drie eilande wat ons vandag nog in die baai aantref, was waarskynlik hoë skerp punte eens op 'n tyd. Dit word bewys deur die feit dat hulle skerp afdaal na die see, en hoewel daar 'n bank rondom hulle is, lê dit ook tog op 'n diepte van 25 tot 30 voet, en is dit maar klein. Op Marcus-eiland is hierdie toestand 'n bietjie versag, en sien ons dat daar 'n meer geleidelike daling is na die noordweste. Verder vind ons nog dat die land wat agter Hoedjiesbaai lê gelyk is, waarskynlik as gevolg van die aksie van die see toe die land hoog onder water was. Dieselfde geld ook vir Hoedjiespunt.

Laat ons nou let op die Geologiese formasie van die grond en die geaardheid daarvan. As 'n geheel vind ons dat die gebied onder die Nama sisteem val, dog dat dit een van die gebiede is waar intrusiewe gesteentes deur die Nama sisteem deurgedring het. Malmesbury skalies is die onderafdeling van die Nama sisteem wat hier voorkom, En wat oor die hele distrik van Malmesbury versprei is en wat ook nog op ander plekke in die Westelike Provinsie voorkom.

Die intrusiewe gesteentes is meesal graniet - jong graniet wat in twee fases voorkom, 'n ouere en 'n nuwere een. Die ouere<sup>7</sup>

ons  
 graniet vind <sup>^</sup> by Langebaan, Marcus-eiland, die walvisstasies, aan die punt van die Hoedjies-skiereiland en ook weer by die kreef-fabriëke in Hoedjiesbaai.<sup>8</sup> Later het hier deurgedring 'n nuwere fase van die jong graniet, wat baie meer volop is as die ouere fase, en gevind word op Jutten en Malgas eilande, al langs die kuste van die ingang, aan die westelike kus van die lagoene waar die berge die see raak, en ook in Hoedjiesbaai langs die kus. Verder is dit ook te vind in die koppie agter Hoedjiesbaai, vanwaar die baai dan ook sy naam kry, omdat die koppie net soos 'n hoed lyk, en dan natuurlik bestaan die kranse op die ander berge ook hieruit. Daar word ook heelwat jong kalkklip aangetrof, wat meesal die holtes in die ~~ka~~ graniet opgevul het, en soms 'n dikte van meer as 100 voet bereik. Die kry ons op Hoedjiesbaai skiereiland en dan ook weer die kus van Hoedjiesbaai, waar die platorant vir 'n afstand van 600 tree bestaan uit 'n soliede massa kalkklip. Ook tref ons dit aan by Oudepost aan die westelike kant van die lagoene, en verder ook nog 'n bietjie by Langebaan. Die Geologiese kaart wys ons verder ook nog aan dat daar 'n deposito is van resente alluvium al om die baai. Hierdie alluvium is heel waarskynlik neergelê tydens die tydperk toe Saldanhabaai so diep onder die see was. Dit kon alleen geskied het deur 'n groot rivier wat daar moes ingeloop het, en die loop van so 'n rivier is dan ook trouens deur die Geoloë opgespoor.

Laat ons nou die geaardheid van die grond besigtig. Die voorgestelde Malmesbury skalies disintregeer en gee dan vir ons 'n lemerige klei-grond, wat gewoonlik nie baie vrugbaar is nie.<sup>9</sup> Verder kry

ons daar rond ook baie kalkerige gronde, veral om die noord-oostelike deel van die baai. Die sanderige grond weer, maak hoofsaaklik sy verskyning aan die oostelike deel van die lagoene. Oor die algemeen is die oeste wat op die gronde gemaak word goed, dog dis te wyte aan die feit dat die reënval klein is, en die grond nog nie lank in bewerking is nie.

(e) Die Waterkwessie.

Water, water -----die vloek van Saldanhabaai; nie omdat dit te sleg is nie, en nie omdat dit te volop is nie, maar omdat daar niks is nie, Dit is dus meer 'n negatiewe gebrek, maar tog een wat so 'n realiteit aanneem, dat dit die absolute en enige rede is waarom Saldanhabaai nie vandag Kaapstad heet nie. Daar het heel waarskynlik meer as eenmaal 'n onervare skipper die baai ingeseil, om vars water vir sy skip te gaan haal, wat teleurgesteld moes omdraai. Ondergrondse water besit Saldanhabaai en die streek daaromheen feitlik nie. 'n oog waar die water onder eie drukking uitkom, of 'n natuurlike fontein, is, met uitsondering van 'n paar plekke hoër op langs die lagoene, 'n ongehoorde en ongekende verskynsel. Nêrens word die oog verbly met 'n klompie groen bosse of 'n paar bome nie - die onmiskenbare aanduiding van 'n broed van die vername lewensstof.

Hierdie gebrek is al in die ou tyd wel deeglik beseef, en was die vernaemste rede waarom die kompanie nie hier 'n vlootbasis gestig het aan die begin van die agtiende eeu nie. Die rapporte van mense soos Möller en de Heere en Helmis was gunstig in alle opsigte

vir die maak van 'n hawe hier, dog alleen die water het ontbrek. Hel-  
mismis het selfs aan die hand gegee dat daar by Oesterwal 'n gat sou  
gemaak word, en so sou dan 'n watervoorraad in die lewe geroep word,  
dog dit vind geen byval by die Politieke Raad nie, en die plan word  
weer op die lange baan geskuiwe.<sup>10</sup> Alle vroeë reisigers wat 'n kennis  
gedra het van Saldanhabaai, was eens oor die waterskaarste daar, soos  
b.v. Lichtenstein, Barrow, e.a.<sup>11</sup> Alleen een persoon lê 'n groot mate  
van optimisme aan die dag wat betref die watervoorraad van Saldanhabaai,  
en dit is W. Raymond.<sup>12</sup> Hy meen dat by Oesterwal daar 'n groot hoeveel-  
heid water is as dit maar net versamel word, en ook by Witteklip, 6  
myl noordoos van Heedjiesbaai. Verder haal hy aan hoe die Amerikaanse  
boot 'St. Louis' in 1866 10,000 gellings ingeneem het op Saldanhabaai,  
binne 'n paar dae. Dog ons moet Raymond se bewerings met 'n bietjie  
sout neem, want hy wou 'n kompanie stig om Saldanhabaai te ontwikkel,  
en sal dus geneig wees om die saak te rooskleurig voor te stel. Des-  
noods kon skepe water inneem op Saldanhabaai, dog die klagte was al-  
tyd dat die water baie gou sleg geword het op see, waarskynlik as  
gevolg van een of ander onreinigheid wat daarin aanwesig-was is.

Laat ons nou aan die lig van die bestaande toestande, nagaan  
of die waterkwessie op Saldanhabaai werklik so 'n reële een is. Die  
droogste deel van die baai vind ons van North Head om tot ongeveer by  
Stomphoek, 'n entjie suid van Langebaan. Aah die westelike oewer van  
die lagoene kan ons weer by Konstabelkop begih en omgaan tot by South  
Head. Hierdie deel van die baai het glad geen water bie. Die res, d.w.s.

van Stomphoek om die lagoene tot by Konstabelkop, het 'n bietjie meer grondwater, en dit kan ook dadelik bespeur word aan die plantegroei, veral aan die oostelike oewer, want ons sien dat daar meer en weelderiger plante, soos die Australiese wattelbome en groot riete groei. Wat die res betref sien 'n mens dadelik dat daar geen ondergrondse water kan wees nie. Selfs riviere en lopies ontbreek, en buiten see-water ~~is~~ daar niks natuurlike water om mee te benat nie.

Die drinkwaterprobleem van Saldanhabaai is dan ook een van die uiterste belang. Nie een s hiervan is die mense verseker nie. By N Hoedjiesbaai en Langebaan en dan verder by die omliggende plase, is talle van boorgate al gemaak, en almal nog absoluut dieselfde uitslag - brak. Die ondergronse water bevat so baie opgeloste soute, dat dit feitlik onmoontlik is om dit te drink. Vir tuinbenatting kan dit nog tot op 'n seker hoogte gebruik word, maar nou is daar weer 'n ander hinderpaal in die weg, en dit is n.l. dat die water baie swak is. Teen groot onkoste, deur baie diep te boor en dan 'n groot windpomp op te sit, kan genoeg water verkry word om 'n behoorlike tuin te voorsien, maar die sal so baie geld beloop dat dit heeltemal onbetalend sal wees, en nêrens sien 'n mens dan ook installasies van hierdie soort nie.

Die enigste vars water wat op Hoedjiesbaai aangetref word is reënwater wat van die dake opgevang word. Elke huis, buitegeboutjie, publieke gebou, winkel, fabriek - in kort elke gebou op Hoedjiesbaai - het so 'n opvangtoestel. Die water loop saem in geute, en hiervandaan word dit in tenks geneem wat spesiaal vir die doel gebou is. Elke ou hui-

sie het dan so 'n tenk, groter of kleiner, al na gelang van die hoeveelheid water wat van die dak af kan opgevang word. Die tenks word van sement gemaak, so lugdig as moontlik, sodat die water so lank moontlik kan hou. Van hierdie reënwater moet die mense die hele jaar lewe, en ons kan verstaan dat daar maar gedurig 'n skimpery en knypery van water is, wat maar 'n baie ongemaklike toestand van sake is. Bo-op die tenks is daar pompe waarmee die water kan uitgepomp word.

In die droë jare wat noual vanaf 1926 heers het die mense al 'n hele paar maal waterskaarste gehad. Dit veroorsaak 'n oneindige moeilikheid, en ook 'n aansienlike uitgawe. As die water opraak dan word water aangebring van die Bergrivier af met die spoor. Dit kan dan by die stasie gehaal word. Hier kom dan al die eerste moeilikheid, want dit moet 'n hele afstand vervoer word, gewoonlik in parafienblikke. As dit nie baie sorgvuldig gedoen word nie, stort baie van die water uit. Ook moet daar 2 pennies per blik van 4 gellings betaal word by die stasie om die spoorweg se oorkoste te dek, en 'n verdere 2 pennies vir die vervoer na die dorp, wat dan op 4 pennies te staan kom, en 'n hoë prys is om vir water te betaal. Hierby kom dan ook nog dat 'n mens nie kan kry soveel as wat jy wil hê nie, want daar is baie mense wat moet kry, en die aanvoer is nie te groot nie. Ook is die water van die Bergrivier gedurende die strawwe somermaande as die water van Hoedjiesbaai opraak, gladnie goed en vars nie. As die water van die rivier te sleg word, soos trouens al tweekeer voorgekom het in die laaste paar jaar, dan moet die water aangebring word van Kala-



baskraalstasie af, wat die koste per blik verhoog met 1 pennie. Dit is dan die drinkwaterprobleem soos dit vandag bestaan op Hoedjiesbaai - 'n taamlike ernstige een.

By Langebaan is die posiesie wat hierdie probleem betref ietwat beter, dog meer hiervan later. By die walvisstasies heers dieselfde toestand van sake; daar is geen water in die nabyheid nie - dit moet aangebring word van Oesterwal af. By Oudepost, langs die westelike oewer van die lagoene is daar wel vars water, dog dis in 'n onvoldoende hoeveelheid, en hoewel dit omtrent die helfte nader is as die water van Oesterwal, sou dit nie betaal om die water daarvandaan te kry nie, want die kanaal is daar baie vlak, en daar sou dus 'n lang kaai moes uitgebou word, by die punt waarvan die motorbote sou kon aanlê. Ook is dit nie seker of die hoeveelheid water wat so verkry word genoeg sal wees nie.

Die walvisstasies kan onmoontlik nie gebruik word - maak van reënwater nie, want hulle het respk. 250 en 150 ton nodig per dag, d.w.s. 50,000 en 30,000 gellings. Die aangewese plek vir hulle om hierdie hoeveelheid water vandaan te kry, was Oesterwal aan die ooskus van die lagoene, omtrent 2 myl suid van Langebaan af, en tussen 3 en 4 myl van die stasies af in 'n suidoostelike rigting. Dis die sterkste water langs die hele Saldanhabaai, en ook, gelukkig vir die walvisstasies die naaste geleë aan hulle. Dit maak deel uit van die plaas 'Panorama' en die Donkergatstasie het daar omtrent een morg grond gekoop, waarop daar twee baie sterk oë is. Die oë is standhoudend en

en altwee se water loop uit in een dam, spesiaal vir die doel gemaak. Die dam is nou nie juis 'n pronkstuk nie, want dit gee meer die idee van 'n groot gat in die grond. Die walle daarvan is somar van grond, dog dis darem sterk en hou die water baie goed binne. Binne in die gat is daar 'n groot tenk neergelaat, regoor die een oog. Die tenk is omtrent 20 voet diep en hou 300 ton water, en is daar om die pomp van die water te vergemaklik, want dit maak dat die water meer egaal verdeel is, en ook bly dit nou baie skoner en is ook vryer van grond, sodat die pomp en die pype nie verstop raak nie, en die water ook vir gebruikdoeleindes skoner is.

As ons dink dat daar net twee oë is wat hierin uitloop, en dat daar daaglik 50,000 gellings water uitgepomp word as die walvisstasies in volle swang is, dankan 'n mens 'n idee vorm van hoe wonderlik sterk die water moet wees. Uit die tenk word die water direk in die motorbote gepomp, wat dit na die walvisstasie moet neem. Die see is daar baie vlak, en daar die bote omtrent 7 voet water trek as hulle volgelaaï is, kan hulle nie naby die oewer kom nie. Daar moes toe 'n kaai van omtrent 200 tree lengte gemaak word. Dis maar 'n swak konstruksie van pale en planke, maar beantwoord tog baie goed aan sy doel. Die pyp loop dan hierlangs tot aan die punt, waar die motorbote aenlê en volgepomp word. By die stasie word die water in tenks gepomp sodat die bote dadelik weer kan gaan haal. Die kreef-fabrieke het kontrakte met die Donkergatstasie om dwarsdeur die jaar aan hulle 'n sekere hoeveelheid water te lewer; dog dis nie baie nie - miskien een

of twee bootvragte per week per fabriek. Donkergat sou seker nog baie meer water kon kry op die stuk grond wat hulle in besitting het, dog tot dusver was dit nog nie nodig nie.

Die ander stasie het nie grond in eiendom nie, dog het die res van die plaas gehuur teen £250 per jaar, met die uitsondering van nog 'n stukkie grond wat aan 'n persoon in Langebaan behoort. Salamanderbaai-stasie besit nou natuurlik al die regte, insluitende die waterregte, op die gehuurde grond, en, om hulle te vrywaar, het hulle 'n opsie op die plaas as die huur verstreke is. Dié stasie se water is omtrent 250 tree van die see af, dus baie verder as die van Donkergat, wat vlak teen die strand lê. Hulle kon nie oë gekry het waar die water onder eie drukking na bo vloei nie, en moes gevolglik diep boorgate maak. Hulle het twee sulke boorgate laat maak, en vir 50 voet pype laat sak in die grond af. Die water wat hulle gekry het is baie sterk, en dis gevind dat een van die boorgate genoeg was om in hulle behoefte te voorsien. Die ander pyp het hulle net toegeslaan en dit sal kan gekonnekteer word sodra daar 'n waterskaarste ontstaan in die een gat. Hulle stelsel werk 'n bietjie anders as die van Donkergatstasie, want hulle pomp-apparaat is reg bo die boorgate. Hulle het nie 'n kaai nie, maar die pyp loop onder die see deur tot by 'n groot tenk wat op 'n stellasië staan, ook omtrent 200 tree van die wal af. Hierdie tenk kan 6,000 gellings water hou en word van die land af volgepomp. Die motorboot kom dan daar teenaan lê en die kraan van die tenk word opgedraai en so word die boot volgemaak.

Hierdie stelsel is bepaald meer omslagtig as die van die Donkergatstasie, maar in 'n ander opsig is Salamanderbaai weer beter af, en dit is n.l. die versekering wat hulle het van 'n konstante water-voorraad as gevolg van die boorgate wat hulle het. Daar sal nie lig hiermee iets verkeerd gaan nie en dis ook baie onwaarskynlik dat die watervoorraad sal opgee. Met Donkergat is dit egter anders. Hulle het geen boorgate nie, en met die oë kan baie maklik iets verkeerd gaan. Hulle kan miskien verstop raak of die water kan verderaf 'n plek vind waardeur hy makliker sy weg na die oppervlak kan baan. Die sal beteken dat die stasie geen water kan kry nie, wat weer op sy beurt 'n groot verlies sal beteken, vernaamlik as die walvisvangs in volle swang is, en die walvisse ophoop om bewerk te word. Dit het tot nou toe nog nie gebeur nie, dog die moontlikheid is daar en die vooruitsig is ernstig genoeg.

Vir 'n distansie van een myl langs die kus op en omtrent 'n kwart myl na binne, sal daar waarskynlik oral water gekry word as daar maar net voor geboor word. Die walvisstasies is dan ook nie die enigste wat water hiervandaan kry nie. Daar is 'n private onderneming in Langebaan wat die dorp voorsien van water van Oesterwal af. Die water is enige tyd net so sterk as die van die walvisstasies. Weer is hier 'n sterk oog waar die water onder sy ~~die~~ druk na bo kom. Oor hierdie oog is daar 'n groot sementgat gemaak, en omtrent 200 tree hiervandaan op 'n sandkoppie is 'n waterhuis gebou. Daar is dan 'n sterk windpomp, wat die water uit die sementgat in die waterhuis pomp, en hiervandaan

loop dit dan met pype af na Langebaan. Dit is, soos reeds gesê, 'n privaat onderneming, en in Langebaan moet 'n mens die water koop. 'n Vaste inwoner van die plek betaal 5 sielings per maand vir 3 parafienblikke water per dag. As hy meer wil hê dan moet hy ook meer betaal. Die water is nie aangelê na die huise nie, buiten in 'n paar gevalle, en daar is net 'n paar plekke waar dit kan gehaal word, sodat die hoeveelheid wat elke persoon kry van hier uit gekontroleer kan word. Persone wat nie 'n maandelikse vaste som betaal nie moet die water koop teen een pennie per parafienblik.

Die bestuurders van die walvisstasie is baie optimisties omtrent die watervoorraad van Oesterwal, en is van mening dat daar genoeg water sal wees om in die behoefte van 'n matig groot stad te voorsien. Die water moet dan voor geboor word en almal versamel word in een sentrale opvangdam. Van hier sal dan pype moet aangelê word na Hoedjiesbaai, waar die nucleus van die hawe sal ontstaan. Die eerste beswaar wat teen hierdie skema in te bring is, is dat dit baie duur sal wees. Om soiets 'n werklikheid te maak sal baie geld vereis, en die element van onsekerheid wat daaraan verbonde is, dra daartoe by dat enige privaat persoon of kompanie wat die nodige geld tot sy beskikking het, huiwerig sal wees om die skema aan te pak. As 'n begin sal dit baie goed te pas kom, maar of daar genoeg water sal wees om in 'n matig groot stad se behoeftes te voorsien, staan sterk te betwyfel. Soos dinge nou staan word daar daagliks omtrent 90,000 gellings water verkry van Oesterwal af. Dis egter nog maar 'n baie geringe hoe-

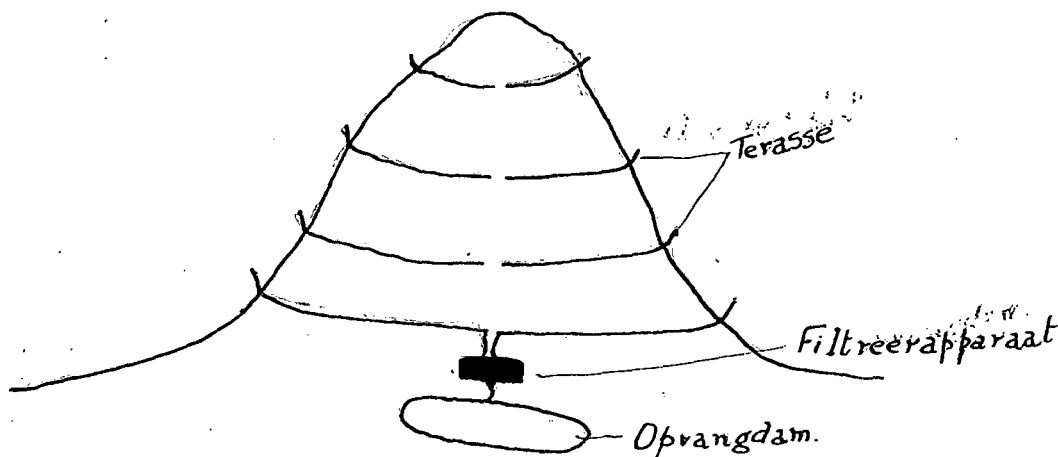
veelheid, as ons dink dat 'n klein stadjie soos Stellenbosch daagliks omtrent 600,000 gellings water gebruik. Hierteenoor staan Kaapstad met 'n verbruik van 9,245,000 gellings per dag.<sup>13</sup> Dit is dus absoluut ondenkbaar dat Oesterwal in hierdie behoefte sal kan voorsien, dog, soos reeds gesê, sal dit inderdaad baie goed diens doen as 'n begin, en namate die stad dan aangroei sal daar altyd ander planne gemaak kan word.

Daar is al oor meer as een skema nagedink om Saldanhabaai met water te voorsien, dog hierdie skema is nog altyd oor die hoof gesien as gevolg van die groot onkoste wat daaraan verbonde is, want die boorgate, opvangdamme, pompe en 'n pyplyn van omtrent 18 myl, sal 'n enorme som bedra, maar ook as gevolg van die dubbele element van onsekerheid wat daarby betrokke is. Miskien is daar nie eens meer baie water in die onmiddellike nabyheid van Oesterwal nie, buiten die wat daar nou gekry word nie, en dit kan wees dat die boorgate die een die ander/s al afsny, en dat op die ou end ook nie eintlik 'n groter resultaat bereik word nie.

Verder op langs die lagoene is daar orals water, maar nêrens is dit so op een plek gekonsentreer as op Oesterwal nie. Dit word vertel dat jy selfs op die sand wat deur die gety drooggelê word langs die lagoene 'n paar voet af kan graawe, en dan kom jy op pragtige vars water. Sulke plekke soos Zeebrugge, Bottelary, Geelbæk, Schryvershoek, Churchaven, ens., het almal volop vars water, meesal fonteine. Dit was dan 'n streek van die natuur om die water te gee juis aan die deel

wat die onbelangrykste streek is van die baai. Hoe ontsaglik meer sou dit nou nie vir Saldanha-baai beteken het as die water liewers gekry is om Hoedjiesbaai nie. Waar dit is, is dit van geringe betekenis, en waar dit moes gewees het, is dit nie.

In die verlede is daar al herhaalde male skema's opgehaal om Hoedjiesbaai van water te voorsien, en ons sal hier 'n paar daarvan beskryf. Die interessantste miskien is 'n skema wat op Hoedjiesbaai sou toegepas word. In die middel, van die dorp is daar, soos reeds gemeld, 'n taamlike aansienlike kop. Die plan het toe ontstaan om die water wat op die berg val op te dam in 'n reeks terasse wat daar sou gebou word. Aan die voet van die kop sou daar 'n sentrale kalksteen-filtreerapparaat ingerig word, en dan sou die water in 'n groot ontvangdam loop, waaruit dit dan in die dorp gedistribueer sou word.



Hierdie byna patetiese plan laat 'n mens al dadelik insien hoe groot die behoefte aan water op Hoedjiesbaai moet wees. Dit is natuurlik 'n hopeloos onpraktiese plan, want, soos iemand tereg opmerk het, sou dit skaars die inwoners van 'n groot dorp elke oggend met 'n koppie tee kon voorsien. Dit is dan ook nooit tot uitvoer gebring nie. Die voorstanders van hierdie skema was plasslike persone,

dog hulle kon nooit buitestaanders met kapitaal tot hulle beskikking genoeg interesseer om die plan aan te pak nie.

'n Tweede skema wat al herhaalde male aandag geniet het, is die van die opdamming van die Bergrivier. Jare gelede is dit al as 'n moontlikheid beskou, en in 1797 bespreek Barrow al die moontlikheid daarvan.<sup>14</sup> Omstreeks 1911 kom heirdie skema sterk na vore, toe 'n Londonse sindikaat met £250,000 tot hulle beskikking, ge-interesseerd raak in Saldanhabaai. Een van die eerste dinge wat hulle aandag geniet het was die kwessie van 'n gereelde toevoer, van water vir Hoedjiesbaai, en die Bergrivier skema geniet die sterkste aandag. Die plan sou dan wees om die rivier op te dam bokant die area waar dit te brak is, d.w.s. 'n goeie afstand van die monding af. Hier sou dan 'n groot filtreer-apparaat ingerig word, pyplyne sou aangelê word na Hoedjiesbaai, waar gebruik sou moes gemaak word van ontvangdamme. Natuurlik sou hier 'n groot kapitaal moes ingestek word, dog dit was die maatskappy gereed om te doen. Daar was egter tegniese moeilikhede in die weg. Die rivier het sanderige walle, en die sou baie sterk uitgemessel moes word om hulle te bewaar van inkalwe. Buitendien is die waterafvoer in die somer ook maar baie swak, en word dit baie gebruik hoër op langs die rivier. Verder, veral as dit 'n droë warm jaar is, word die water van die rivier baie gou sleg, en dus sou dit uiters sorgvuldig moes filtreer word. Ook andere moeilikhede kom daarby, sodat ook hierdie skema eindelijk op die lange baan moes geskuiwe word. Hierdie skema lyk tog die moontlikste van almal, en as Hoedjiesbaai eendag 'n gereelde toevoer



dog hulle kon nooit buitestaanders met kapitaal tot hulle beskikking genoeg interesseer om die plan aan te pak nie.

'n Tweede skema wat al herhaalde male aandag geniet het, is die van dié opdamming van die Bergrivier. Jare gelede is dit al as 'n moontlikheid beskou, en in 1797 bespreek Barrow al die moontlikheid daarvan.<sup>14</sup> Omstreeks 1911 kom heirdie skema sterk na vore, toe 'n Londonse sindikaat met £250,000 tot hulle beskikking, ge-interesseerd raak in Saldanhabaai. Een van die eerste dinge wat hulle aandag geniet het was die kwessie van 'n gereelde toevoer, van water vir Hoedjiesbaai, en die Bergrivier skema geniet die sterkste aandag. Die plan sou dan wees om die rivier op te dam bokant die area waar dit te brak is, d.w.s. 'n goeie afstand van die monding af. Hier sou dan 'n groot filtreer-apparaat ingerig word, pyplyne sou aangelê word na Hoedjiesbaai, waar gebruik sou moes gemaak word van ontvangdamme. Natuurlik sou hier 'n groot kapitaal moes ingesteeek word, dog dit was die maatskappy gereed om te doen. Daar was egter tegniese moeilikhede in die weg. Die rivier het sanderige walle, en die sou baie sterk uitgemessel moes word om hulle te bewaar van inkalwe. Buitendien is die waterafvoer in die somer ook maar baie swak, en word dit baie gebruik hoër op langs die rivier. Verder, veral as dit 'n droë warm jaar is, word die water van die rivier baie gou sleg, en dus sou dit uiters sorgvuldig moes filtreer word. Ook andere moeilikhede kom daarby, sodat ook hierdie skema eendelik op die lange baan moes geskuiwe word. Hierdie skema lyk tog die moontlikste van almal, en as Hoedjiesbaai eendag 'n gereelde toevoer

van water mag kry, dan sal dit seker hiervandaan kom. Hierdie skema het bepaalde voordele so die van Oesterwal. Een van die elemente van onsekerheid wat daar by l.s.g. bestaan, n.l. of daar 'n genoegsame hoeveelheid water is, kan in die Bergrivier skema verwyder word, deur vooraf uit te reken hoeveel water daar beskikbaar is, en dan te sien of dit betalend is of nie. Verder is die distansie wat die water moet aangevoer word ook baie korter, n.l. 15 myl i.p.v. 18 myl, wat 'n taamlike besparing sal beteken.

Uit alles wat ons nou hier beskryf het, blyk dus duidelik dat daar feitlik niks natuurlike water is op Saldanhabaai nie, altans nie op die deel waar dit nodig is nie, en dat daar dus 'n aktuele waterprobleem bestaan, volg dus as vanself hieruit. Die moontlikheid dat daar in die nabye toekoms 'n verbetering in hierdie toestand van sake sal kom, is hoogs onwaarskynlik.

(f) Die Plantegroei.

Die algemene indruk wat 'n mens in hierdie tyd van die jaar (Maart) van die plantegroei rondom Saldanhabaai kry, is dat dit 'n kaal dorre streek is - ylgroeiende, lae, vael bossies bedek die veld, met groot wit kalkklippe om die ruimtes tussen in op te vul. Van groot bome is daar feitlik geen sprake nie, en waar hulle nie geplant word nie, en goed voor gesorg word nie - water is baie skaars en die reënval is glad te min vir boomgroei - sal jy nie bome aantref nie. Die veld is vael en kaal.

Langs die lagoene op is daar iets meer plantegroei, want hier is daar iets meer ondergrondse water, en onmiddellik agter die strand vind 'n mens uitgestrekte kweekplate, met Port Jackson of Australiese wattelbome tussenin. Agter die vind jy ook nog 'n strook weelderig-groeiende riete - die gewone soet riete. Die berge is almal vaal en Kaal - die ou beskrywing.

Gedurende die lentemaanden die eerste somermaande vertoon die landskap darem ietwat gunstiger, want dan is die bossietjies almal groen, en verder is die veld, en veral die laere hellings van die berge, bedek met weelderig-groeiende vygies, wat 'n rooi mantel oor die aarde trek as hulle in die blom is. Ook is die agterland bekend vir sy buitengewone rykdom aan veelkleurige blomme. Die oorgrote meerderheid van die jaar egter vertoon die plantegroei 'n somberheid wat moeilik sal wees om te oortref.

<sup>1</sup> Vide Schonken: "Dorre Suidafrika", wat 'n groot voorstander is van die teorie dat die plantegroei wel 'n effek het op die reënval.

<sup>2</sup> Die syfers kom uit die Offisiële Jaarboek No. 5.

<sup>3</sup> Vide Dr. Shand: "Geology around Stellenbosch", waar 'n soortgelyke werking op die Jonkershoekberge voorgestel word.

<sup>4</sup> du Toit: "geology of South Africa", bl.356.

<sup>5</sup> du Toit: "Report on the Phosphates around Saldanha Bay".

<sup>6</sup> Dis my eie gevolgtrekking, nadat die feite aan my verhaal, is.

<sup>7</sup> Let op! Dis nie ou graniet in die sin van ou en jong graniet nie, maar alleen 'n ouere fase van die jong graniet.

<sup>8</sup> Vide 5.

<sup>9</sup> Juritz: "Agricultural Soils of the Cape Province", bl. 79.

<sup>10</sup> Sien Resolusies van Politieke Raad tussen 1726 en 1742.

<sup>11</sup> Sien hier Godee-Molsbergen: "Reizen in Zuid-Afrika", Vol. II, en

Barrow: "Travels into the Interior of Southern Africa", Vol.II.

<sup>12</sup> Sien W.Raymond: "Saldanha Bay Harbour". (1867).

<sup>13</sup> Sie "Official Municipal Yearbook", bl. 475 en 476.

<sup>14</sup> Sien Barrow: "Travels into the Interior of Southern Africa,  
Vol.II, bl. 262.

---

### HOOFSTUK III.

---

#### DIE FASILITEITE WAT SALDANHABAAI BIED AS HAWE.

---

"Seehäfen sind natürliche Einschnitte und haben die Aufgabe die Erzeugnisse ihres Hinterlandes auszuführen und die von ihm benötigten Güter einzuführen".<sup>1</sup>

Pas ons die definisie wat Hassert aan 'n hawe stel, toe op Saldanhabaai dan kom ons onwillekeurig tot, die gevolgtrekking dat ons Saldanhabaai nie vandag 'n hawe kan noem nie. Dit is egter so vanselfsprekend dat ons nie daarby hoef stil te staan nie, maar liewers die kans ondersoek wat daar op Saldanhabaai bestaan, sodat sy eendag aan die definisie van Hassert sou kon voldoen. Terloops kan ons egter net hier aanmerk dat Saldanhabaai geen geproklameerde hawe van die Unie van Suidafrika is nie, maar dat sy sorteer onder Kaapstad. Daar is wel 'n doeane-beampte op Saldanhabaai, dog hy doen geen invorderingswerk nie. As 'n skip iets wil kom aflaai in Saldanhabaai, wat maer baie selde gebeur, dan moet sy eers die invoerbelasting in Kaapstad betaal, en kan dan die goed op Saldanhabaai kom aflaai, nadat die doeane-beampte op Hoedjiesbaai telegrafies daarvan in kennis gestel is.<sup>2</sup>

Die vereistes vir 'n goeie hawe is velerlei. As ons hulle apart gaan beskou dan sal ons sien dat Saldanhabaai aan die meeste hiervan beantwoord, en aan baie van hulle beter beantwoord as eni-

ge ander Suidafrikaanse hawe. Wat die natuurlike gesteldheid van die hawe betref, vergelyk dit gunstig met sulke klassieke voorbeelde van hawens soos Rio de Janeiro, Sydney, New York, San Fransisco, en andere. Elke hawe het natuurlik in een of ander rigting 'n gebrek - geen een is absoluut perfek nie - en by Saldanhabaai vind ons die gebrek nogal buitengewoon geaksentueerd. Dog laat ons liever eers kyk na die gunstige punte van die hawe.

Volgens Hassert is een van die eerste vereistes van 'n hawe dat dit maklik bereikbaar moet wees, beide van die land en van die see uit. Van die land uit sien ons dat daar feitlik niks in die weg staan van die verkeer op Saldanabaai nie. Daar is geen Hôe bergreekse om te oorkom nie; die land is gelyk en paaie en spoorweë kan maklik en goedkoop aangelê wôrd. As Saldanhabaai die posiesie moes ingeneem het wat Kaapstad vandag beklee, d.w.s. dat sy die brandpunt was van Suidafrika se ontwikkeling, en dat die spoorweë van hieruit moes gegaan het dan kon sy ewe maklik as Kaapstad, 'n verbinding met die binne-lande verkry het, en feitlik langs dieselfde weg, n.l. oor Tulbagh, Worcester en die Hexrivierberge. Haar kanse in hierdie rigting is dus dieselfde as die van Kaapstad. Verder kan Saldanhabaai ook maklik vanuit die see bereik word, want daar is 'n breë ingang wat nie gevaarlik gemaak word deur riwwe, uitstekende rotse of hoë swelle nie. Hier word ook geen moeilikheid ondervind vanweë buitengewone seestrome nie, wat die skepe verby die ingang kan dryf nie, of wat hulle miskien te na aan die land sal laat loop nie. Wat die gety betref vind ons dat die

tæstand hierfêwe gunstig is. Saldanhaabaai vorm feitlik 'n geslote bekken en die gevolg is dat die getystroom wat by die ingang inkom, verdeel word binne in die hawe. Die maksimum verskil tussen hoog en laagwater met springgety is nie meer as 5 voet nie - voorwaar baie gunstig, want dit maak die aanlê van kaaie soveel goedkoper, daar dit nie nodig is om hulle meer as 6 voet bokant hoogwatermerk te bou nie. Ook het dit as gevolg dat daar groter aanlegplek is vir skepe, want daar bestaan nie die vrees dat as die water miskiens laag word hulle op die grond kan loop nie.

Van versending is hier geen sprake nie, want daar is geen rivier wat in die baai uitstroom nie, en ysbedekking kom natuurlik ook nie hier in aanmerking nie. Soos reeds gemeld word daar by die ingang geen hoë swelle aangetref nie, en dit spreek dus vanself dat binne in die baai hierdie gevaar ook nie sal bestaan nie. In 'n vorige hoofstuk is die winde bespreek wat hier op Saldanhaabaai waai, en toe is daarop gewys hoe pragtig die hawe beskut is daarteen. As hawe het sy nie die minste las van winde nie, want juis omdat Saldanhaabaai 'n geslote bekken is en dus feitlik omring is deur die land, word die mag van die wind afgekeer van alle kante. 'n Skip kan dus, wat die wind betref, met die grootsteveiligheid anker werp in Saldanhaabaai, sonder die vrees dat 'n skielike suidweste wind hom op die land sal dryf. Daar word b.v. vertel dat 'n skielike sterk wind al een van die ankerkettings van 'n skip afgeruk het, dog dit het nog nooit voorgekom dat skepe op die land geslinger is nie. Ons sien dat by alle Suidafrikaanse hawens

enorme somme geld al spandeer is om hulle veilig te maak teen hierdie gevaan, n.l. deur breekwaters te bou. Hier is dit nie nodig om 'n enkel pennie in die rigting te spandeer nie - die natuur het self hier haar breekwaters gebou, en die gevolge daardeur bereik is beter as wat ooit deur artifisiële breekwaters sal kan bereik word.

'n Ander noodsaaklike vereiste vir 'n goeie hawe is dat dit 'n groot bekken moet hê waar skepe voor anker kan lê. Ook hier verkeer Saldanhabaai in 'n besonder gunstige posiesie. Binnekant die ingang, d.w.s. in die eintlike bekken, is daar omtrent 4 vk. myle, d.w.s. omtrent 2550 akkers, waar dit dieper is as 5 vadem, en waar groot skepe dus kan anker werp. As ons hierby reken dat in die ingang daar nog 'n verdere 1500 akkers is, nadat groot ruimte oorgelaat is in die middel vir die deurgang van skepe, dan sien ons welk 'n geweldige oppervlakte, relatief gesproke, ons hier het, elke vierkant duim waarvan geskik is vir skepe om te anker. Gebrek aan ruimte sal daar dus nooit in Saldanhabaai ondervind word nie, en die handel wat daar deur Nēw York gaan sou ook maklik deur Saldanhabaai kon gaan, sonder dat daar sou moes geld spandeer word om artifisiële bekkens te maak, as dit tegnies moontlik sou wees. By hierdie berekening is die lagoene heeltemal buite rekening gelaat, en as daar 'n uitbreiding van die hawe nodig sal wees, sal dit heel waarskynlik plaasvind deur die lagoene dieper te maak, en sō sal daar nog 'n groter oppervlak kan bygevoeg word tot die bestaende een. Dus nie alleen vir die teenswoordige nie maar ook vir die toekoms bied hierdie hawe groot ontwikkelingsmoontlik-



hede, wat betref die grootte van die gebied waar enige skip met veiligheid sal kan aanlê.

Een van die vernaamste punte waarvolgens ons die geskiktheid van 'n hawe kan beoordeel is natuurlik die diepte daarvan. Laat ons nou eens nagaan watter kanse daar op hierdie gebied in Saldanha-baai gebied word. Die eerste wat ons natuurlik in aanmerking moet neem is die diepte van die ingang, Die gemiddelde diepte kan ons hier neem op omtrent 15 vadem, d.w.s. 90 voet. Tot teenaan die kus aan beide kante kry ons 'n diepte van tussen  $5\frac{1}{2}$  en 8 vadem, en dis alleen vir 'n afstand van 100 voet van die kuste dat daar nie genoeg water is vir die grootste skip om in te vaar nie. Om die drie eilande is die diepte ook heeltemal genoeg tot op, die rotse. Die ingang word natuurlik vlakker na binne, en teenoor Marcus sal daar maar 'n gemiddelde van omtrent 10 vadem wees. Nou sien ons dat die bekken taamlik vinnig vlakker word, sowel na die noorde as na die suide en ooste kante. Tog bly dit nog heeltemal genoeg en 5 vadem kan as die gemiddelde geneem word vir die oppervlak van 2500 akkers. Oor die grootste deel daarvan d.w.s. die deel wat teenoor die ingang lê, is die water dieper, maar na die kuste word dit vlakker, dog oral kry ons nog 'n diepte van omtrent 4 vadem, d.w.s. 24 voet. Dit is tot op 'n afstand van ongeveer 100 tree van die kus af. By sommige plekke, veral aan die kus van die teenswoordige Hoedjiesbaai, kom dit nader, dog op ander plekke weer, soos b.v. aan die noordkus van Hoedjiesbaai, sien ons dat die vlak water verder van die land af strek. Dit is dan ook die geval oral waar

daar 'n strand is, d.w.s. regom tot by Langebaan.

Aan die ander kant weer sien ons dat die rotsige kus dâep water het tot naby die rotse, d.w.s. die kus aan beide kante om die ingang en aan die noorde kant om tot by Baviaanspunt in Hoedjiesbaai. Hassert sê dat die water nie te dâep moet wees nie en ook nie te vlak nie. As dit te vlak is dan kan die skepe nie inkom nie, en as dit te diep is dan is dit weer moeilik om te anker, want dan moet die anker te diep neergelaat word, en kry dan miskien nie grond nie. Volgens sy mening is die beste diepte vir 'n hawe tussen 15 en 100 voet. In Saldanhabaai vind ons dus 'n baie goeie gemiddelde, n.l. van omtrent 25 tot 70 voet in die bekken. Die ingang is heelwat dieper, maar tog sal die gemiddelde hier ook nog onder 100 voet wees. In sommige plekke is dit wel tot 120 voet en meer, dog dis die uitsondering. Dus, ook wat die diepte betref vind ons dat Saldanhabaai baie gunstige voorwaardes bied. As hier 'n groot hawe moet ontstaan sal dit waarskynlik eers op Hoedjiesbaai wees. Die inham wat "The Hole" heet en net agter Hoedjiespunt lê, sal die eerste ontwikkel, want hier is daar die allerbeste beskutting, en ook is die water daap diep tot aan die rotsige kus. Net agter "The Hole" vind ons 'n gelykplato waar daar 'n matig groot dorp kan aangelê word. Die plato word na die noordooste onderbreek deur Baviaankop, wat 'n taamlike ernstige hindernis vorm. Dit lê net agter die teenswoordige Hoedjiesbaai dorp en die helling daarvan loop af tot in die see. Dit sal dus die neiging hê om 'n moontlike stad op te splits in twee. 'n Dergelyke hindernis tref ons nie weer aan om

die deel van die baai wat hier in aanmerking kom nie, en die land is verder pragtig gelyk. 'n Baie groot stad sou maklik hier kon ontstaan. Wat betref kaai sal ons vind dat dit oor die grootste gedeelte van die baai nie nodig sal wees om hulle baie diep in te bou nie, daar die see diep is tot naby die land. Vir die bou van pakhuis bestaan daar ook oorgehoeg ruimte. Waar hier moeilikheid ondervind sal word is op die kus van "The Hole", want hier vind ons dat daar 'n steil rant is op na die plato, met 'n hoogte van tussen 30 en 40 voet. Hierdie rant sal op een of ander manier verwyder moet word, want dit sal onmoontlik wees om daar 'n pakhuis bo-op te bou en 'n kaai aan die voet daarvan en dan die twee te laat saamwerk. Gelukkig is dit maar vir 'n klein entjie wat hierdie rant aanhou, en 'n deel van die kus van "The Hole" hoewel rotsagtig, het betreklik gelyk grond daaragter. Verderaan is die kus sanderig, en hier is weer een van die nadele van die hawe, want dit maak dat die strand vir omtrent 50 tree taamlik geleidelik dieper word, en dit sal weer as gevolg hê dat lang kaai sal moet gebou word, of dat die hawe op bepaalde plekke dieper sal moet gemaak word; beide prosesse sal geld kos, maar tog lank nie soveel geld as die kunsmatige hawens van Kaapstad of Port Elisabeth nie. Dus, in vergelyking met die ander Suidafrikaanse hawens kom Saldanhabaai hier ook baie gunstig uit.

Soos alreeds gemeld, kan Saldanhabaai maklik bereik word vanuit die binnelande. Daar is hier geen besondere verkeershindernis wat in die pad staan nie, en die kans is ewegoed of liewers ewesleg as die

van Kaapstad. Die verkeersweë van Saldanhabaai word in 'n later hoofstuk bespreek, en daaruit sal blyk dat, vir die onontwikkelde toestande waarin die baai verkeer, die verbinding met die buitewêreld besonder gunstig is. Sodra Saldanhabaai egter 'n gunstige posiesie as hawe ingeneem het, dan sou sy natuurlik die spoorwegnet van Suidafrika daarheen getrek het. Een lyn sou waarskynlik dieselfde rigting gevolg het as die teenswoordige Kaapstad - Johannesburg lyn, en sou by Tulbaghkloof net noordwes i.p.v. suidwes gedraai het. Daar is hier egter ook die moontlikheid van 'n tweede lyn, wat die noorde dan waarskynlik heelwat nader aan Saldanhabaai sou gebring het. Dit is n.l. van Saldanhabaai op tot by Klaver; dan in die vallei van die Roggeveldberge Doornrivier op oor die Roggeveldberge en oor Fraserburg na De Aar. Hierdie lyn sal natuurlik deur 'n baie dorre streek loop, wat ekonomies nie die aanleg van 'n spoorweg sal regverdig nie, maar dan sal dit darem weer die voordeel hê dat dit heelwat korter is as die teenswoordige lyn. Daar Suidafrika egter nog nie 'n land is soos b.v. die Verenigde State nie, waar daar 'n groot bevolking is en 'n hoë ekonomiese ontwikkeling, en waar spoed een van die groot vereistes is op die lang spoorlyne, en ook nooit die kans staan om die ooit te word nie, is dit twyfelagtig of hierdie voordeel ooit 'n reële een sou geword het. Daarby kom ook nog dat tot op hede een spoorlyn heeltemal genoeg was vir die eise wat Suidafrikaanse toestande stel aan die verkeer. Die voordele wat Saldanhabaai dus bied in verhouding tot die verkeer met die binnelande, is, in vergelyking met Kaapstad, niks.

Tot dusver het ons gesien dat al die eienskappe van hawens wat bespreek is, in Saldanhabaai se guns is. Nie een van die vereistes, tot dusver gestel, sou kon maak dat Saldanhabaai in 'n ongunstige lig te staan kom, wat betref sy geskiktheid as 'n hawe nie. Maar laat ons verder gaan en ook ander vereistes in oënskou neem. Daar is b.v. die kwessie van die agterland in die onmiddellike omgewing van Saldanhabaai. Soos nog sal aangetoon word is die ontwikkeling van daardie gebied nog maar baie laag, en ons sou kon sê dat dit ten dele nog in die stadium van geslote gesinshuishouding staan. Verder sal ook nog aangetoon word dat kans vir uitbreiding en 'n meer intensiewe gebruikmaking van die grond ook nie baie groot is nie. Daar is nie kans vir 'n hoër ontwikkeling as die graanbou nie, want die klimaat is te ongunstig. Al het Saldanhabaai ontwikkel tot 'n groot hawe, wat dan natuurlik tot gevolg sou gehad het dat die onmiddellike agterland ook sou ontwikkel het, dan nog sou dit nie baie intensief gewees het nie, eenvoudig omdat dit nie so kan wees nie. Hier sien ons dat Kaapstad in 'n beter posisie is, want haar onmiddellike agterland is baie beter geskik vir 'n intensiewe ontwikkeling; iets wat dan ook al ten dele bewerkstellig is. Wat die res van Suidafrika betref, as ons die dan as agterland gaan beskou, dan staan hierdie twee hawens op dieselfde voet - albei baie veraf, wat beteken 'n hoër transportkoste, en ook 'n betreklik arm agterland. Dat Saldanhabaai b.v. nooit 'n tweede New York kan word - 'n hawe waardeur feitlik die hele land se handel gedryf word, hoewel ons hier tussen hakies kan sê dat sulke hawens soos Portland, Boston en

Philadelphia aan die <sup>oos</sup>weskus ook in die laaste jare sterke ontwikkeling aantoon, is voor die hand liggend, want dit word ons pragtig bewys deur die feit dat die hawens Port Elisabeth, Oos London en Durban 'n groot persentasie van die handel van Kaapstad wegneem. Met al sy pragtige hawe-fasiliteite, en al was daar ook water, sou Saldanhabaai tog nooit hoër ontwikkel het as Kaapstad nie, want die hoë landtransportkoste tel te sterk. Dit bring ons dadelik weer op die kwessie van die watervoorsiening van Saldanhabaai : iets wat alreeds in 'n vorige hoofstuk breedvoerig bespreek is. Die watervoorsiening is van so 'n aktuele belang, en is ook so vanselfsprekend, dat Hassert dit nie eens opneem in die lys van vereistes wat hy aan 'n goeie hawe stel nie. Hier by Saldanhabaai vorm dit egter die groot gebrek. Geen stad, nog minder 'n hawe kan sonder 'n goeie hoeveelheid vars water klaarkom nie. Dit vorm die grondvereiste van die ontwikkeling, en hier word dít juis nie aangetref nie. ~~Aangetref~~ nie. Die watervoorsiening en die planne wat alreeds in daardie rigting gemaak is, is breedvoerig bespreek, en dit sou oorbodig wees om weer daarop in te gaan. Ons kan egter hier aanvoer dat dít noual te laat is vir soiets om 'n volslae sukses te wees. Kaapstad is die erkende en gevestigde hawe, en dis hoogs twyfelagtig of Saldanhabaai met al sy natuurlike voordele, daarin sal slaag om Kaapstad daardie posiesie te ontnem.

Uit die bespreking blyk dat daar wel deeglik ook punte is wat teen Saldanhabaai weeg, die sterkste waarvan is die kwessie van die water. Egter blyk dít ook uit die bespreking dát Saldanhabaai 'n uit-

stekende handelsentrum soe gewees het, die poorts van Suidafrika, waar-  
deur 'n groot deel van die handel kon gegaan het. As passasiershawes  
sou sy nie baie voordele, gehad het bokant Kaapstad nie, want ons mees-  
te passasiersverkeer gaan na Wes-Europa, en op 'n afstand van 6000  
myl sal 60 myl meer of minder nie baie verskil maak nie. Dis hier lank  
nie die geval wat ons kry in die verkeer oor die Engelse kanaal nie,  
waar die mees vooruitgeskuipte hawens as passasiershawens gebruik word,  
soos b.v. Dover en Calais, juis omdat spoed hier 'n absolute vereiste  
is.

As oorlogshawe sou Saldanhaabaai baie geskik wees in een op-  
sig. Dis n.l. die pragtige stil hawe waar reparasies kan aangebring  
word aan die oorlogsvloot. Verder sou 'n vloot ook met die grootste  
veiligheid in die wêreld daar kon lê, sonder dat hulle bang hoef te  
wees dat vyandige skepe hulle daar sal kan aanval, want die ingang is  
nou, en 'n paar skepe sou dit goed kon bewaak. Ook sal 'n paar batte-  
rye aan die noordelike en suidelike punte van die ingang 'n vyandige  
vloot baie maklik kan weg hou. 'n Nadeel wat ons egter vind by die baai  
as, oorlogshawe, is dat as die vloot eenmaal daarin is, dan kan 'n  
paar vyandige skepe dit maklik blokkeer, terwyl die res van die vyan-  
dige vloot die onbeskermdes kuste van Suidafrika sal kan aanval. As  
oorlogshawe het Saldanhaabaai dus sowel voordele as nadele.

---

## HOOFSTUK IV

### DIE BEVOLKING.

Die bevolking van Saldanhabaai bestaan uit 'n heterogene massa - nie kosmopolities nie, maar vir Suidafrikaanse toestande, tog wonderlik deurmekaar. Beskou ons eerstens Hoedjiesbaai, dan sien ons dat daar offisieel 200 witmense is en iets meer as 900 gekleurdes. In werklikheid is die toestand lank nie so eenvoudig nie, en sal dit uiters moeilik wees om 'n definitiewe skeidingslyn te gaan trek tussen blank en gekleurd. Volgens hierdie opgawe is alle persone van gemengde bloed ingesluit by die gekleurdes. Dog hier kan ons ook nie weer gaan sê almal nie, want die mengsel gaan van baie wit en min gekleurd, tot min wit en baie gekleurd. Tussenin kry 'n mens alla grade wat daar maar moontlik te verwagte is. Die bevolking van Hoedjiesbaai is inderdaad baie sterk vermeng. Die oorsaak hiervan is moeilik na te gaan en ook nie aangenaam om te konstateer nie, maar as vernaamste oorsaak van die basterbevolking word algemeen op Hoedjiesbaai aangeneem die uitlanders op die skepe wat nou en dan die baai inkom. As verdere en meer gereelde faktor geld die Nore wat op die Walvisbote werk en ook die wat op die walvisstasies werksaam is. Die persone sal miskien in die harnas gejaag word deur die bewering, maar dis die opienie van meeste van die vooraanstaande ingesetenes van Hoedjiesbaai, en word hier slegs as sulks gekonstateer. Dog die blankes van Hoedjiesbaai self is ook nie ontbloot van alle blaam nie, en 'n goeie persentasie van die baster-



bevolking kan op hulle rekening geplaas word. Hoe dit ook alsy die basters is daar en sal nooit daar kan uitgewis word nie. Dat hulle so in die ooglopend is, is vanweë die geringe getal van die bevolking van Hoedjiesbaai. In Kaapstad b.v. sal daar duisende basters aangetref word, dog niemand sal dit soseer opmerk nie, want die res van die bevolking verswelg dit eenvoudig. Op Hoedjiesbaai kan niemand help om dit raak te sien nie, want elke persoon ken elke ander een.

Van die blanke bevolking is 'n taamlike persentasie Jode. Die res bestaan omtrent om die helfte uit Afrikaners en Engelse, dog Engels is die taal wat oorwegend gepraat word onder die blankes. Dit is natuurlik omdat Engels die besigheidstaal is. Onder die vissers hoor 'n mens meesal Afrikaans, maar waar hulle in 'n winkel instap, praat hulle Engels. 'n Vierde element wat nog by die bevolking van Hoedjiesbaai kom, is omtrent 100 kaffers wat in die lokasie, aan die westekant van die dorp op die plato, woon. Sommige van hulle werk in die kreef-fabrieke, andere weer op die walvisstasies gedurende die walvisseisoen, dog die meeste werk rond by die boere waar hulle gewoonlik veewagters is, of anders aanneem-werk doen soos b.v. land skoonmaak. Hulle is natuurlik heeltemal ontstamde naturelle, en kyk op Saldanha-baai as hulle permanente verblyfplek. Vir die doel lewe meeste van hulle dan ook saam met kleurlingvroue, en so word 'n verdere baster-element in die lewe geroep. Die ekonomiese en intellektuele ontwikkeling van die bevolking sal ons in 'n later hoofstuk bespreek.<sup>1</sup>

Op Langebaan is die toestande minder gestandaardiseerd

as op Hoedjiesbaai. Die bevolking wat pal daar woonagtig is, is baie minder. Daar woon 150 blankes en omtrent 350 gekleurdes. Hier tref ons ook 'n basterbevolking aan, dog dis lank, nêe sê in die ooglopend as op Hoedjiesbaai nie. Snaaks om te sê maar die besighede is hier meesal in die hande van Afrikaners, en die Jode word gemis. Afrikaans is dan ook die taal wat meesal hier gehoor word, in teenstelling met Hoedjiesbaai. Die kafferelement is hier ook heeltemal afwesig, want hoewel die walvisstasies soveel nader is aan Langebaan as aan Hoedjiesbaai, gee die kaffers wat op die walvisstasies werk tog die voorkeur aan l.s.g. plek, of trek anders liewers die binnelande in.

Die ander plekkies langs die lagoene op, n.l. Geelbek, Bottelary, Schryvershoek en Churchaven, is geen dorpe nie maar eenvoudig klein vissersplekkies, waar die bevolking 'n karige bestaan maak deur vis te vang in die lagoene. Dit is uitsluitlik kleurlinge wat daar woon, buiten op Churchaven, wat 'n poskantoor en ook 'n winkel het wat deur blankes bedien word. Churchaven het omtrent 20 famielies, en die res elkeen omtrent die helfte as bevolking. Traditiesie wil hê dat Churchaven sy ontstaan te danke het aan 'n paar Skotse matrose, wat na 'n muitery weggeloop het van 'n skip in Saldanhabaai, en hulle toe hier kom vestig het. Hulle het met kleurlingvroue gemeenskap gemaak, en toe ontstaan daar 'n basterras wat vandag nog daar is, dog wat langsaamerhand sy basterelement verloor, vanweë die feit dat daar nou alleen ondertrouery met kleurlinge plaasvind. Op die ander plekkies is die bevolking suiwer Kaapse gekleurdes, miskien die suiwerste langs die

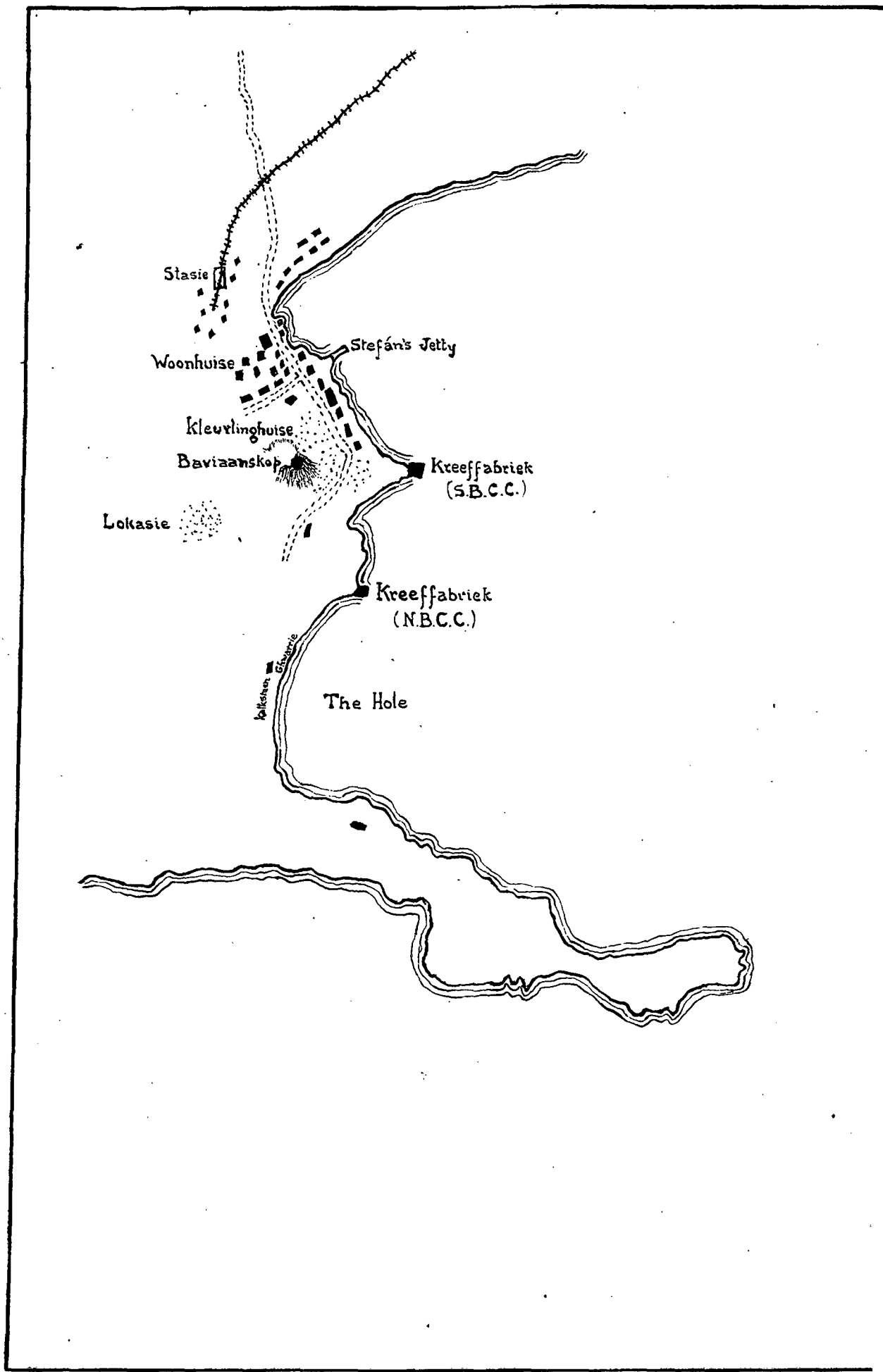
hele baai, omdat hulle weg is van alle kontak met die blankes.

Dit is nou feitlik die hele bevolking wat daar om Saldanha-baai woon. Natuurlik is daar ook nog mense op die plase om die baai, tenminste die wat daar teenaan lê, en op elke plaas woon daar natuurlik 'n boer met sy famielie, en dan ook 'n klompie, kleurlinge wat as werkvolk diens doen. As 'n geheel geneem kan ons dus sê dat daar omtrent 2,900 mense om die kus van Saldanhabaai woon. Hiervan is ongeveer 400 blankes (suiwer) en die res is Kaapse kleurlinge, basters en naturelle. Van die vorm die Kaapse kleurlinge ver die meerderheid.

---

To see p. 62

# HOEDJIESBAAI

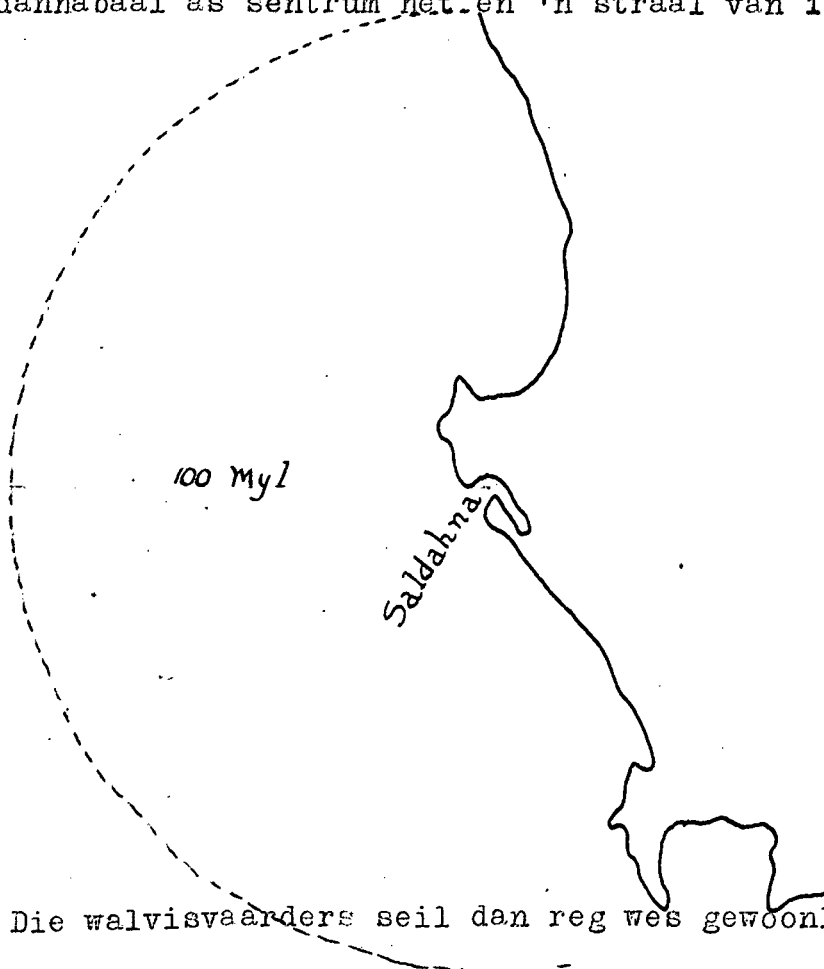


## HOOFSTUK V.

### DIE INDUSTRIE VAN SALDANHABAAI.

#### (a) Die Walvis-industrie.

Dit is die vernaamste industrie van Saldanhabaai, wat betref die omset en die waarde van die gelewerde produkte. Die walvisse word natuurlik nie in Saldanhabaai gevang nie, dog die baai dien slegs as basis vir die industrie. Die vanggebied is ongeveer 'n halwe sirkel wat Saldanhabaai as sentrum het en 'n straal van 100 myl.



Die walvisvaarders seil dan reg wes gewoonlik vir omtrent 50 of meer myle, en dan begin hulle soek na walvisse. Die rede waarom die walvisse so gereeld op ons weskus aangetref word, is omdat die koeie noordwaarts kom as hulle wil kalwe, en dan bly hulle gewoonlik vir 'n paar maande in die warmer waters totdat die kalf groot is.<sup>1</sup> Die wal-

visse gaan gewoonlik in pare rond; alleen die sperm-walvis trek rond in skole van 10 of 20 stuks bymekaar; elke skool het 'n paarn bulle en verder koeie en kalwers. Die koeie is die beste om te vang, omdat hulle die meeste vet besit, en dus die meeste olie lewer. Tot 'n paar jaar gelede is ook die kalwers geskiet en ingebring, dog dit word nou deur die wet verbied.

In Saldanhabaai is twee walvisstasies, een op Salamanderbaai wat aan Hans Elefssen behoort, en een op Donkergatbaai wat aan Irwin en Johnston behoort. L.s.g. is 'n Suidafrikaanse firma, terwyl e.s.g. 'n Skotse firma is, hoewel die grondlêer daarvan 'n Noor was. Daar moet 'n bepaalde rede wees waarom die twee kompanies juis Saldanhabaai uitgekies het om die stasies op te sit, want hulle is ver van Kaapstad af, en die kole en prowiand moet alles hiervandaan kom. Die eerste rede hiervoor hang saam met die baai self. Die grond daaromheen is nog baie goedkoop en hier was dus nie 'n groot kapitaaluitgawe nodig nie. Verder kom daar ook nog by dat die baai so pragtig stil is; die walvisbote kan daar voor anker lê gedurende die tyd wanneer daar nie gewerk word nie, sonder dat daar enige gevaar bestaan, en ook kan hulle daar lê sonder dat hulle enigiets hoef te betaal. Somtyds is die vangs baie groot en dan moet die walvisse eenvoudig bly lê totdat hulle bewerk kan word. Ook in hierdie opsig is Saldanhabaai besonder geskik, want die see is pragtig stil, en daar die walvisse nie vasgeanker kan word nie, is dit 'n absolute vereiste, anders word hulle op die land gegooi. Ook 'n ander rede kom hierby, en dit is dat die vanggebied hoofsaaklik

wes en noordwes van Saldanhabaai lê. Die bote wat hulle het opereer die goedkoopste as hulle nie langer as 'n week van hulle basis af wegbly nie. As so 'n stasie nou verder suid gelê het dan sou dit meen dat die kompanie óf teen 'n hoër produksiekoste moes werk, deur die bote langer as vir een week van die basis af weg te stuur, of anders sou hulle die vaarders minder kans moes gegee het om te vang, want hulle moet dan langer reis. As die stasie verder na die noorde gelê het dan sou dit bepaald 'n voorsprong beteken het wat l.s.g. punt betref, dog dan word die vervoerkoste van die kole en proviand weer soveel hoër. Dus kan ons sien dat Saldanhabaai bepaalde voordele geniet wat betref die vestiging van die industrie daar.

Van die twee walvisstasies doen die een op Donkergatbaai die meeste werk, en in Saldanhabaai emplojeer hulle 11 walvisvaarders, terwyl die ander stasie 7 bote gebruik. Die walvisbote is baie mooi skepies en uiters sterk gebou. Hulle is nie baie groot nie, want dan sou hulle te moeilik wees om te hanteer as hulle op jag is agter 'n walvis aan. Hulle maksimum snelheid is omtrent 15 seemyle per uur, wat heeltemal voldoende is om 'n walvis te kan jaag. Die roer van die skip is so half onder hom ingebou, sodat die skip verbasend vinnig kan draai in 'n baie klein sirkeltjie. Alles word so, effektief moontlik gemaak vir die jag op walvisse. Dit kos tussen £25,000 en £30,000 om so 'n walvisboot te laat bou, en daar lê dus hierin alleen 'n geweldige kapitaal opgesluit. Die bote word almal gedryf deur stoom, en die koleverbruik is ongeveer 80 ton per week. Die kole word in Kaapstad gehaal

deur 'n boot wat elke kompanie spesiaal vir die doel aanhou, en dit word dan afgelaai in twee ou bote wat spesiaal daarvoor in Hoedjiesbaai vasgeanker lê. Die walvisbote kom maak dan hier vol. Voorheen is die bote na Kaapstad gestuur om te bunker, dog hiermee gaan te veel tyd verlore, en so is toe op hierdie plan gekom.

Elke walvisboot het 'n bemanning van 11 persone aan boord.

Uit gegewens omtrent die nasionaliteit van die persone, wat by die doeane-beampje op Saldanhabaai gekry is, wat die persone moet aan- en afteken, blyk dit dat gemiddeld 5 persone uit die 11 gekleurdes is en die ander Nore. Die kaptein wat terselfdertyd ook die skutter is, is altyd 'n Noor; so ook die eerste offisier en die eerste en tweede ingenieurs, en dan ook nog een of twee van die bemanning. Die kleurlinge wat hier werk kom van Langebaan en die omliggende streke, en gewoonlik word probeer om elke jaar weer dieselfde mense te kry. Die kaptein van die walvisvaarder, beide wat betref die hanteer van sy skip en die skiet van die walvis, moet goed-geoefend wees. Ook die res van die bemanning moet ervare manne wees, en baie wakker en werksaam. Die betaling van die bemanning geskied op 'n bonus-basis, plus 'n vaste salaris. Die kaptein kry 'n goeie salaris, en dan kan dit wees dat hy tot £10 bonus ontvang op 'n walvis. Die eerste offisier kry 'n relatiewe kleiner bonus, dan die eerste ingenieur, en so dwarsdeur tot by die laagste en mees onervare seeman, wat miskien net 'n paar sielings ontvang. Die rede vir die bonus is natuurlik baie duidelik. As daar alleen 'n salaris was, dan sou die bemanning hulle nie baie uitgesit



het nie, want dan het hulle daar niks by gewen nie. Nou word hulle egter aangespoor deur die, feit dat hulle 'n bonus ontvang, en dat dit van hulle eie ywer afhang hoe groot die som geld sal wees wat hulle verdien.

Die walvisbote is so ingerig dat hulle vir 'n week voedsel ek koalvoorrade kan inskeep. Hulle bly dus nooit langer as 'n week uit nie, al het hulle dan ook geen walvisse gevang nie. Gewoonlik bly hulle egter maar omtrent 4 dae uit. Die bote seil wes of noordwes van Saldanhabaai vir 'n afstand van 50 of meer myle, en begin dan rondsoek vir walvisse, dog gaan nog steeds vorentoe. Hulle gaan selde verder as 100 myl van die basis af weg, want die walvisse is nie sover van die basis te kry nie. Bo in die mas van elke boot is daar 'n balie vasgemaak, die s.g. "crow's nest", waarin die persoon sit wat moet uitkyk vir walvisse. Sien hy 'n walvis dan is alles op die boot dadelik in rep en roer; die grootste moontlike vaart van die skip word uit haar gehaal. en die walvis word agternagesit. Die skutter gaan staan voor by sy gelaaide geweer, en sien toe dat alles in orde is vir hom om te skiet, sodra hulle nagenoeg aan die walvis kom. Die harpoen is 'n swaar yster bout, met 4 weerhake vooraan. Dit weeg ongeveer 200 pond en kos omtrent £10. Die geweer gebruik een pond kruit om die harpoen 50 tree ver te skiet. Sodra die skip nou so tussen 30 en 40 tree van die walvis af is, lê die skutter aan en trek dan af. Die beste plek om die walvis te skiet is kort agter sy kop. Dit gebeur maar baie selde dat 'n walvis somar dadelik doodgeskiet word. Vooraan die harpoen is nog

'n bommetjie wat binne in die walvis ontplof en bedoel is om hom dood te maak. Aan die harpoen vas is daar 'n dik tou, wat geweldig sterk is. Gaan die walvis nou aan die spook dan word hy moeg gemaak, en so stadiggaan doodgemaak. As hy nou dood is, word hy deur sterk stoomkatrolle aangetrek na die skip. Kom hy langsaan dan word daar 'n gat in hom gesteek, en word hy opgepomp met lug om hom maklik te kan laat drywe. Alles word natuurlik gedoen met stoom. As daar nou genoeg lug in die walvis is, dan word die gat toegestop, en nou word hy aan sterk ysters, spesiaal vir die doel op dek geplaas, deur gate in die sy aan die kant van die skip aan sy stert vasgemaak. Die skip gaan nou verder op jag om nog walvisse te soek. Die skutter van die skip is die beste persoon na wie die meeste opgesien word, en as hy nie goed is nie, dan word die bemanning baie gou ontevrede, want elke walvis wat hy mis skiet beteken soveel minder bonus vir hulle.

Gewoonlik kry 'n boot twee tot vier walvisse met een rit, daar hulle nie baie volpp is hier rond hie, dog dit het ook al gebeur dat 'n boot van Irwin en Johnston met ag walvisse gelyk inkom. Die walvisse word na die stasie geneem, daar word 'n merk op gesit om te kan sien welke boot dit ingebring het, en sodra daar genoeg voorrade ingeskeep is gaan die boot maar weer voort op sy jagtog. Feitlik alle soorte walvisse word hier aangetref : ons kry die fin, blue, sei, humpback en sperm walvisse hier. Van hierdie walvisse is die blue die grootste soort, en hier is een gevang wat 97 voet lank is. 'n "Blue-whale" is 27 voet lank as hy gebore word, en groein baie gou uit totdat hy

sy normale grootte van omtrent 90 voet bereik. Die natuurlike tuiste van die walvis is in die kouer dele, n.l. in Artica en Antartica. In e.s.g. gebied is hulle egter al teen die end van die laaste eeu byna heeltemal uitgeroei, en vir 'n paar jare het die walvisvangs dan ook feitlik stilgestaan, totdat die ryk vanggebiede van Antartica bekend geraak het, en van dag vind dienbedryf sy vernaamste uiting daar. Dat die walvisse ook sover noordwaarts as die Suidafrikaanse waters hulle verskyning maak, is soos reeds gemeld bloot te danke aan die feit dat ~~teas dat~~ ons waters warmer is, en dat die walviskoeie daarvan hou om hier te kom kalwe. Dis 'n enorme distansie om af te lê as 'n mens dink daaraan, en tog doen hulle dit tweemaal per jaar. Daar is nog geen wetenskaplike navorsing in hierdie rigting gedoen nie, maar een ding is tog seker, n.l. dat die walvisse nie die hele jaar hier bly nie, dog vir 'n sekere tyd weer weggaan na die Antartiese watere. Dit wil natuurlik lank nie sê dat alle walvisse opkom om te kom kalwe nie, want dan sal daar glad geen walvisse wees in die suidelike waters nie. Party kom miskien nie baie hoog op nie, en andere miskien glad nie. Tog is dit opmerklik dat die seisoene daar en hier nie saamval nie. Waar die seisoen op Saldanhabaaim strek van April tot ongeveer Oktober, vind ons dat die vernaamste seisoen in die suidelike waters strek van September tot Maart. Dit bewys al dadelik dat wanneer die walvisse hier by ons gevang word, daar nie so baie van hulle in die suidelike waters is nie. Natuurlik word daar dwarsdeur die jaar in Antartiese watere walvisse gevang, dog die grootste en voordeligste vangs geskied geduren-

de genoemde maande.

In 1929 is hier by Saldanhaabaai byna 2000 walvisse gevang, waarvan meer as 1100 deur Irwin en Johnston, en meer as 800 deur Hans Elefssen en Kie. As ons dink aan die bonusgelde wat op hierdie walvisse uitbetaal is (naastenby £40,000) dan blyk dit duidelik dat daar groot geld in die walvisvangs moet steek. Soos reeds gemeld is daar 'n definitiewe seisoen elke jaar waarin die walvisse gevang word, en dit strek van omtrent 15 April tot Oktober of November. Vir die res van die jaar word daar geen walvisse gevang nie. Die Nore gaan dan gewoonlik terug na Noorweë vir 'n welverdiende vakansie, om die volgende jaar weer uit te kom, en die gekleurde arbeiders word afgedank tot die volgende seisoen. Gewoonlik het hulle dan ook genoeg geld om die res van die jaar met niksdien deur te bring. Gedurende hierdie tyd word die bote ook goed nagesien en geverf, want dit betaal om die vaarders in die bes moontlike kondiesie te hou, sodat hulle hulle werk deeglik kan doen wanneer dit van hulle vereis word.

As die vaarder sy walvisse gelos het by die stasie, het hy daar verder niks meer mee te doen nie, en probeer hy net so gou as moontlik kole en prowiand inskeep, om 'n verdere tog te kan onderneem. Die walvis is nou klaar om die proses van die uithaal van die olie te deurgaan, en is nou heeltemal in die hande van die walvisstasie. . Eers word die walvis uitgesleep uit die water op 'n groot hout platform. Hier word hy aangeval deur kaffers met lang messe en byle. Groot repe vet ("blubber") word van hom afgeslag, totdat net die vleis en bene

oorbly. Die vet word nou opgehys op 'n platform wat oor 'n reeks groot potte gebou is, en dan afgelaat in die potte. Hier word dit gekook om die olie te gee. Die een stasie kook die <sup>met</sup>met stoom wat hulle inblaas deur stoompype wat al om die rante van die potte loop. Die ander stasie kook, dit met water. L.s.g. manier is beter want daar word so meer olie uitgekook, dog dit vereis weer meer water. Die "blubber" word vir 8 ure aaneen gekook om sodoende al die moontlike olie daaruit te kry. Altwee die maniere van kook gee water af, dog die water is natuurlik swaarder as die olie. Is al die olie nou uitgekook, dan dryf dit bo-op die water en word dit afgepomp in groot tenks, elkeen waarvan 500 ton olie kan hou. Die wat oorbly in die potte is vuilgoed en water.

Die vleis en bene van die walvisse word na 'n ander deel van die fabriek geneem, en ondergaan daar dieselfde proses as die vet, met die uitsondering dat dit vir 12 ure aaneen gekook word i.p.v. 8. Nou is alle olie wat hierin was ook uit en die oorblyfsels gaan na 'n ander deel van die fabriek. Die vleis-olie is net so goed as die vet-olie en word tesame daarmee in dieselfde tenks gegooi. As die walvisseisoen in volle swang is, kom dit baiekeer voor dat die walvisse blok, en dat dievaarders dus meer inbring as wat dadelik verwerk kan word. Dan moet die visse soms vir 'n week in die baai lê en dit gee 'n aaklige stank af, dog dit word beweer dat die stank baie heilsaam is, daar die kaffers altyd in 'n beter kondisie van die stasies af weggaan as wat hulle daar kom.

Die olie is verreweg die vernaamste produk van die walvis,

dog dis nie die enigste nie, want daar is ook nog twee ander, taamlik belangryke, by-produkte. Die eerste is walvis-kunsmis of walvis-guano. Dit word gemaak nadat al die olie uit die vleis en bene gekook is. Dit word eers drooggemaak in 'n lang pyp wat stadig ronddraai, en aan die end warm gemaak word. Die warm lug trek dan deur die silinder, en haal so alle vogtigheid uit die vleis en bene. Uit die pyp val dit in 'n groot meule, wat dit goed fynmaal; dit word dan in 200 pond sakke geplaas en is klaar om weggestuur te word. Die een stasie meng die beenmeel en vleismeel, en die ander een hou dit apart. Dit word egter gevind dat dit beter is om die twee te meng, want dan besit dit 'n hoër voedingswaarde vir plante, en behaal so 'n ooreenstemmende hoër prys.

Die tweede by-produk wat ons hier kan noem is balein. Dit is 'n soort been wat in die bek en kakebeen van die walvis gekry word. Buiten die sperm, het al die walvisse wat hier gevang word balein in hulle bekke, en daar word gewoonlik 'n paar honderd pond balein uit 'n walvis se bek gehaal. Vroeër was daar 'n baie groot aanvraag vir balein, omdat hulle toe nie artifisiële produkte in die plek daarvan kon vervaardig nie, en toe is tot £2000 betaal vir 'n ton balein. Vandag het die waarde daarvan egter baie afgeneem omdat daar artifisiële produkte in die plek daarvan vervaardig word. Dit word gebruik om kamme, knope en ander artikels soos nagemakte volstruisvere van te maak. Die grootste mark vir die balein is in Frankryk.

Op die een walvisstasie werk omtrent 150 arbeiders, en

op die ander een omtrent 200. Dit is natuurlik gedurende die seisoen wanneer die walvisse gevang word. As die vaarders stil lê dan is alles by die stasie ook stil, en dan bly daar alleen 'n paar mense oor om toe te sien dat alles in die haak bly. Van die groot getal arbeiders is daar by elke stasie omtrent 10 Nore, wat optree as opsieners en deskundiges. Die res is byna uitsluitlik kaffers met hier en daar 'n Kaapse gekleurde tussenin. Die arbeiders wat hier werk is min of meer permanent, en kom elke jaar weer terug; d.i. natuurlik die meeste. Die res word aangevul uit 'n oorvloed van rekrute, sodat daar nooit 'n gebrek aan arbeidskragte is nie - daar is 'n groter aanbod as aanvraag. Die kaffers wat hier werk is kaffers wat uit die binnelande getrek het. As hulle eers by die walvisstasies werk gekry het, dan kom hulle weer terug. In die interim wanneer daar nie op die stasies gewerk word nie, gaan seek hulle werk by die boere in die omgewing. Die kaffers word baie goed behandel op die stasies, dog hulle moet ook baie hard werk vernaamlik as die walvisse blok. Hulle loon is 2/6 per dag met vry kos en inwoning. Die kos wat hulle kry is dieselfde rantsoen van vleis en mielie-meel wat 'n kaffer op die myne kry, n.l.  $1\frac{1}{2}$  pond mielie-meel en  $\frac{1}{2}$  pond vleis per dag. Dan het hulle ook nog vrye sinkhuisies waarin hulle kan woon. Verder werk hulle bepaalde ure op 'n dag, en as hulle oortyd werk dan word hulle 4 pennies per uur betaal. Dit alles werk mee dat die kaffers baie tevrede is, en maak van hulle willige arbeiders wat graag weer terugkom, en ook ander saambring. Die kleurlinge wat hier is doen gewoonlik die meer geskoolde werk, soos die dryf van

krane of ambagswerk in die werkwinkels. Hulle word 'n aansienlike hoër loon betaal, en kry ook beter kos. Die paar Nore wat hier is kry goeie kos, en ook 'n vrye passaat na Noorweë elke jaar; hulle is dan ook almal vakmanne en tree alleen op as opsigters en deskundiges.

Die masienerie wat ons in dié walvisstasies aantref is alles van die nuutste, en word ook altyd vernuut en in baie goeie orde gehou, daar dit goed betaal om dit so te hê. Die voorgemelde tenks waarin die olie gestoor word is enorme konstruksies van yster, en kan elk een 500 ton olie hou. Die een stasie besit 6 sulke tenks, en die ander een 8. Hulle is baie stewig gebou, en rus op sterk fondamente. Daar is 'n sentrale pomp-apparaat wat die olie in die tenks pomp, en dan weer een wat die olie daaruit pomp. As 'n tenk vol is moet dit deur die doeane-beampte verseël word, en die seël mag allaan in sy teenwoordigheid weer gebreek word. Die water om die walvisstasies is nie diep genoeg vir die groot oliebote wat uit die suide opkom om die olie in te skeep en te vervoer na Europa nie. Hulle gaan dus voor anker lê in Hoedjiesbaai. Elke stasie het 'n boot wat spesiaal aangehou word om kole en prowiand na Saldanhabaai te bring vir die walvisvaarders. As daar nou 'n olieboot voor anker lê in Hoedjiesbaai, dan gaan haal die stasies se bote die olie, en neem dit na Hoedjiesbaai, om daar die groot bote vol te maak. Dis 'n taamlike omslagtige manier, dog dis al wat onder omstandighede gedoen kan word. So word die tenks dus leeggemaak en die olie vervoer na Europa. Die olie van die sperm-walvis kan nie in tenks vervoer word nie, daar dit te dik is om daarin gepomp



te word. Dit maak dus dat hierdie, olie nie baie gewild is nie, daar die vervoerkoste soveel hoër is, want die olie moet in ystervate gegooi word en so vervoer word. Die groot mark vir sperm-olie is Glasgow in Skotland, en al die Suidafrikaanse sperm-olie gaan hierheen. Die ander olie gaan na Holland, Engeland, Swede, Denemarke, Italië en V.S.A.

Die olie-kompanies in Europa het saamgesluit tot een groot trust, en die olie-produksie word dus eweredig gedistribueer, al na gelang van die behoefte van 'n land. Ook werk die trust in die rigting van 'n beperking van die produksie, al na gelang die behoefte aan olie. Gedurende die afgelope paar jaar was die produksie van olie oor die wêreld buitengewoon hoog, met die gevolg dat daar meer op die mark is as wat dit kan absorbeer. Die gemiddelde prys van olie is tussen £25 en £30 per ton, dog teen die end van 1930 kon slegs £19 per ton behaal word, as gevolg van die feit dat die aanbod groter was as die vraag na olie. Verder is daar nog genoeg olie in voorraad om in die behoefte van 1931 te voorsien. Dit had as gevolg dat besluit is om alle walvisvangs in Suidafrikaanse watere stop te sit, en vir die 1931 seisoen sal daar gladnie walvisse op Saldanhabaai gevang word nie. Daar is ook gerugten dat die vang in Antartiese watere stopgesit sal word. Dit sal dan beteken dat die prys van olie weer sy normale hoogte sal bereik. Vir die plaaslike kompanies beteken dit baie dat daar nie gevang word nie, want hulle staan die kans om van hulle beste arbeiders te verloor, en verder meen dit dat ook die skepe renteloos lê. Die bestuurder van

een van die stasies het dan ook verklaar dat sy komanie liewers teen 'n verlies van 'n paar duisend pond sou wil werk as om stil te lê, want op die aanhou sal die verlies in werklikheid tog heelwat meer bedra. Dog dis die besluit van die trusts in Europa, en die kompanies moet hulle eenvoudig daaraan oaderwerp.

Die walvisolie word gebruik vir die maak van seep, kunstbotter, en in sekere gevalle ook vir smeerolie. Die aanvraag daarvoor is goed onder normale omstandighede en die pryse wat behaal word lewer groot winste vir die betrokke komanie, dog dan moet die mark nie toegooi word nie.

Die ekonomiese betekenis van die twee walvisstasies vir Saldanhabaai is besonder groot, en dit kan die beste beoordeel word as ons dit beskou uit die posiesie van wat die toestande sal wees as hulle nie werk nie. Eerstens het ons die groot klomp mense wat dan uit die werk is. Daar is omtrent 90 manne op die walvisvaarders. Hulle is omtrent almal inboorlinge van Langebaan en dan ook van die klein visseplekkies hoër op langs die lagoene. Verder is daar ook nog die klompie kleurlinge wat op die stasies werk, en ook van bogemelde plekke is. Origens het ons die groot klomp kaffers wat daar werk, en wat nou wel nie inboorlinge is van Saldanhabaai nie, maar wat tog nou daar woon. Hierdie mense is feitlik almal afhanklik van die walvisstasies vir hulle lewensbrood. Gedurende die seisoen moet hulle genoeg verdien om hulle oor die res van die jaar te help - 'n ander vorm van lewensbestaan het hulle nie. Vissersbote besit hulle nie, en kan hulle ook

nie op die bote van Hoedjiesbaai gaan werk nie, want daar is al oorge-  
noeg. Die boere van die omliggende streke kan hulle ook nie opneem  
nie, veral nie nou nie, want die oeste is baie swak, en elke boer pro-  
beer klaarkom met so min werkvolk as wat hy maar moontlik kan. Vir hier-  
die mense sal die feit dat die walvisstasies nie, vanjaar gaan werk nie  
ontsaglik baie beteken, en vir hulle sal die vernaamste probleem wees  
hoe om hulle kos in die hande te kry.

Verder word daar by die twee stasies saam ongeveer £1800  
per maand aan lone uitbetaal. Die meeste van hierdie geld word tog  
maar weer in Langebaan uitgegee, en dit sal ontsaglik baie beteken  
vir die handelaars van Langebaan as hierdie bedrag, of altans 'n groot  
deel daarvan, nie maandeliks deur hulle hande gaan nie. Die vleiskon-  
trak van die stasies is in hande van 'n persoon op Langebaan. Tesame  
konsumeer die stasies tussen 16,000 en 17,000 pond vleis per week. Van  
hierdie vleis word baie by die boere in die omtrek gekoop - die orige  
kom van Suidwes. Dit sal beteken dat die boere van die omtrek nou nie  
'n willige lokale mark het vir hulle vleis nie, en hoewel vleis natuur-  
lik nie, die eintlike boerdery is hier nie, is dit tog 'n betalende sy-  
lyn en beteken dit feitlik soveel geld uit die sakke van die boere.  
Terloops kan hier aangemerkt word dat dit tot op 'n paar jaar gelede  
die gebruik was om die kaffers walvisvleis as rantsoen te gee, en hulle  
het nogal daarvan gehou, dog die kompanies het toe uitgevind dat dit  
hulle beter sou betaal as hulle die olie uit die vleis smelt, en die  
oorblyfsel gebruik om beenmeel van te maak. en dan vir die kaffers

beesvleis te koop.

Uit die bogemelde kan ons dus enigsins 'n denkbeeld vorm van die groot ekonomiese betekenis wat die walvisstasies vir Saldanhabaai het, en sonder enige twyfel kan ons hier konstateer dat as hulle nie hier sou gewees het nie, die omgewing nog baie meer agteraf sou gewees het as wat vandag die geval is. 'n Verdere effek van die stillê van die stasies wat ons hier kan noem, is dat dit 'n groot afname sal beteken in die hoeveelheid vis wat daar op Saldanhabaai sal gevang word. Eerstens wat betref die kleiner vasse wat die baai inkom agter die walvisse aan om daar stukke van af te vreet, of om anders by die stasies te gaan kos soek. Die snoek en kabeljoue kom weer agter die klein vissies aan en dit sal dus ook hier 'n vermindering beteken. Verder sal dit ook moeiliker wees om klein vissies te vang, wat as aas moet dien in die kreef-vangs.

Soos ons weet is die stasies geleë aan die westelike kus van die baai net om Elandspunt. Waarom nou juis hierdie deel van die baai gekies is, is nie baie duidelik nie. en die persone geraadpleeg daarvoor, kon ook nie definitiewe informasie verskaf op hierdie punt nie. M.i. sou Hoedjiesbaai ewegoed geskik gewees het vir die bou van walvisstasies, indien nie beter nie, want die water is daar dieper, dog die moeilikheid wat hier waarskynlik in die weg gestaan het, was dat die grond daar destyds aan 'n kompanie behoort het, wat dit miskien nie vir hierdie doel wou verkoop nie, of anders 'n baie hoë prys daarvoor gevra het. Die waterkwessie het seker ook hier 'n belangryke rol

gespeel, want, nou is die stasies soveel nader aan hulle watervoorraad.

In vergelyking met die produksie van olie in Antartica, is die produksie op Saldanhabaai nie om van te spog nie, maar op sigself vorm dit tog 'n taamlike bedrag. In 1929 b.v. is daar tesame 40,000 vate olie deur die kompanies geproduseer, wat beteken ongeveer 6,700 ton. (6 vate gaan op 'n ton, en vate is die algemene maat waarmee gereken word as dit gaan oor olie.) Dit is beskou as 'n goeie jaar, en die gemiddelde jaarlikse produksie sal eerder minder wees as meer. Die guano wat hier geproduseer word gaan meesal vir uitvoer, en alleen 'n baie klein persentasie word inheems verbruik. Die lande waarheen dit uitgevoer word is veral Mauritius en Kalifornië, waar dit in vrugteboorde gebruik word, en gevind word om 'n uitstekende bemesting te wees. Die vernaamste afnemer van balein is Frankryk, wat dit feitlik alles neem, en daar dan die verskillende produkte uit vervaardig.

Die waterkwessie op die walvisstasies is een van aktuele belang, dog dis alreeds bespreek. Soos gemeld is die waterverbruik 150 en 250 ton respk. op die twee stasies. Die rede vir hierdie ~~verskil~~ verskil is omdat die een stasie haar vet in water kook en dus soveel meer water gebruik as die ander een, wat dit in stoom doen. Die onkost<sup>t</sup>e aan die water beteken 'n aansienlike verhoging van die produksiekoste, want daar moet spesiale bote voor aangehou word, en die grond waarna die water verkry word moes ook gekoop of gehuur word.<sup>2</sup>

#### (b) Die kreef-industrie.

Dit bestaan uit die vang en inmaak van krewes. Daar bestaan

twee kreef-fabrieke op Saldanhabaai, n.l. die North Bay Canning Company, en die Saldanha Bay Canning Company. Al twee het hulle fabrieke op Hoedjiesbaai, n.l. op die rotsagtige kant van die baai. Die fabriek is so half oor die see gebou, omtrent 6 voet bokant laagwatermerk. Dan het elke fabriek twee kaaië waar die motorbote kan aanlê vir die aflaai van die krewes.

Die vangs van die krewes geskied meesal deur kleurlinge op Hoedjiesbaai woonagtig. Daar is egter ook 'n aantal witmense in die bedryf. 'n Kleurling wat getoon het dat hy taamlik selfstandig is, maak applikasie na die kreef-kompanie vir 'n motorboot. Die boot word dan deur die kompanie gekoop en betaal, en aan die kleurling gegee op die huurkoopstelsel, strekkende oor 'n vasgestelde periode. So 'n boot kos gewoonlik tussen £400 en £600, en kan omtrent 30 ton dra. Die rede waarom die kompanies aan die kleurlinge die bote gee, en nie liewer self die mense huur om daarop te werk nie, is omdat die kleurling nou voel dat hy die eienaar van die boot is, al is dit maar nomineel so. Dit gee aan hom 'n spoorslag om beter te ywer vir 'n groter vangs - hy doen al die werk om mense te kry om saam met hom te werk, en sê kom daar baie meer krewes in as wat daar sou ingekom het as die kleurlinge eenvoudig dagloners was.

'n Vername bepaling van die ooreenkoms tussen die fabriek en die vanger, is dat al die krewes teen 'n vooraf bepaalde prys moet verkoop word aan die fabriek wat die bote verskaf. Die North Bay Canning Company alleen het sowat £20,000 uitstaande aan bote, en die

ander kompanie seker niks minder nie. Dis 'n groot kapitaal so op die oog, maar mettertyd word dit tog inbetaal, hoewel dit maar stadig gaan. Daar is baie min van die kleurlinge wat hulle absoluut aan die kontrak hou, en sommige jare betaal hulle niks af nie. Die kompanies tree egter nooit drasties op nie, want dit sou die gees onder die vangers benadeel, en gevolglik sal die hoeveelheid krewes wat hulle vang, afneem. Sommige van die bote word nooit afbetaal nie, en dit beteken soveel kontant wat die kompanies moet afskryf; en tog vind hulle dat dit nog meer ekonomies werk. Om die kompanies 'n soort van houvas te gee, word 'n nominale rente van 8% per jaar gehef op die kapitaalkoste van die boot, dog dit word nooit ingevorder nie.

Dit is dan nog maar net wat die blote bote betref. Die verdere toerusting van die boot word op dieselfde manier verkry. Dit is nl. die nette en 'n paar klein roeiboortjies of bakkies. Elke boot het omtrent 15 kreefnette en 2 of 3 bakkies aan boord. As 'n boot ten volle toegerus is, dan is die volgende stap om die bemanning van die boot te huur. Dit is gewoonlik nog 6 persone. Die eienaar tree op as skipper en die ander persone staan onder hom. In uitsonderlike gevalle betaal die skipper 'n loon aan die bemanning, dog die gewone prosedure wat ook hier gevolg word, is dat die bemanning werk op 'n bonusbasis. Die skipper doen die afrekening by die fabriek, en die bemanning ontvang dan elk 'n sekere persentasie van die geheel.

Binne Saldanhabaai self is, ook baie kreef, dog in die grootste deel van die baai is dit deur regerings-proklamasie verbied

om hulle te vang. Die gebied ten ooste van 'n lyn wat 'n baken op North Head en Elandspunt verbind, is die gereserveerde gebied. Die rede van die reservasie word aangegee dat dit is om die aanteel van die krewes te beskerm, dog plaaslik word dit as 'n hopelose maatregel beskou. As 'n mens die gewoontes en leefswyse van die krewes nagaan dan kan jy ook insien dat die maatregel nie aan sy doel beantwoord nie. Die klein kreefties broei onder die skowwe op die rug van hulle moeder uit, en daar is 'n bepaalde tyd van die jaar wanneer die kreefties uitkom. Die vissers weet baie goed wanneer dit is, en vir die beskerming van hulle bedryf gaan hulle gedurende hierdie tyd nie te na aan die kus nie, want die wyfies gaan so na as moontlik aan die rotses as hulle kleintjies begin uitkom. Verder is daar ook die feit dat die kreeft nie baie rondtrek nie, en dus nie bepaalde teelgronde het soos sommige visse nie. Die enigste rondtrek wat hulle doen is om naby die kus te gaan as hulle wil teel. Om hierdie redes dus was die konservasie van die grootste deel van Saldanhabaai dus oorbodig aan die kant van die regering.

Soos dan reeds gesê gaan die groot bote uit met 'n bemanning van 7 aan boord om kreeft te vang, en daarby ook nog 'n paar bakkies en kreefnette. Die nette wat gebruik word is ovaal-vormig, toe aan die een end, en vas aan 'n hoepel aan die ander end. Die hoepel is omtrent 2 voet in deursny. Die boot word nou 'n paar honderd tree van die kus af geanker, en twee bakkies gaan uit, elk met 3 man aan boord. Hulle gaan tot naby die kus en laat dan die nette sak, met 'n vis,



gewoonlik 'n makriel of 'n masbanker, om as aas te dien vir die kwewe, vasgemaak in die middel. Aan die hoepel is ook 'n ry kurke vas om te wys waar die net is, en ook om dit reguit te hou. So laat elke boot miskien 5 nette sak. Na 'n tydjie haal hulle die nette op, en gooi die kwewe in die boot, en herhaal dan die proses totdat die bootjie vol is. Nou gaan hulle dit leegmaak in die motorboot, en kom dan terug om meer te vang. So gaan hulle aan totdat die kwewe nie meer wil byt nie, of totdat die motorboot vol is. Soms bly hulle vir twee dae uit. Die skrywer het gesien dat 'n groot boot inkom, gelaai met 6000 kwewe, wat die bemanning in 'n dag en 'n nag gevang het.

As die vissers nou lank genoeg uit was dan kom laai hulle die kwewe af by die fabriek. Hier word die kwewe sorgvuldig uitgetel, want betaling geskied by die 100. Alle <sup>en</sup> kwewe van  $3\frac{1}{2}$  duim van agter die voelers tot by die <sup>begin</sup> ~~punt~~ van die stert word getel vir groot kwewe, en die gewone prys hiervoor is 10 sielings per 100. As die kwewe korter is as bogemelde maat, dan word twee vir een getel. Nou is die kreef uit die hande van die vissers, en ondergaan dit die proses van inmaak. Net soos hulle afgelaai word, word hulle in groot bakke gegooi, en die word dan in 'n stoomketel gestoot. Hier word hulle gekook om hulle dood te maak, en sodat hulle kan sag word en maklik mee gewerk kan word. Hieruit kom hulle op 'n groot tafel, waar die sterte afgebreek word, en die res weggegooi word. Die vleis word dan uitgehaal en in  $\frac{1}{2}$ -pond blikkies gestop. Die blikke gaan dan deur 'n masien wat dit toemaak, en op 'n lang eindlose belt gaan dit weer deur 'n soort van stoomke-

tel, waar dit vir 'n kwartier gekook word. Nogeens word die blikke toegemaak deur 'n masien, en ook skoongemaak. Hiervandaan kom dit weer in 'n stoomketel waar dit vir 40 minute gekook word. Nou is die proses van inmaak oor, en die kreef is klaar om op die mark te kom. Na 'n paar dae word elke blikkie weer noukeurig getoets, om te sien of daar nie miskien 'n lekkasie aan is nie. Dan word dit in kassies gepak, wat elkeen 96  $\frac{1}{2}$ -pond blikkies hou, en weggestuur Kaapstad toe, met bote wat spesiaal vir die doel aangghou word.

Daar is nie 'n spesiale seisoen waarin die fabriek werk nie; hulle werk dwarsdeur die jaar, dog daar is natuurlik maande waarin die vissers meer krewes vang as anders. Die maande is van Februarie tot Mei, en dan weer Oktober en November. Dan skyn dit asof die krewes meer volop is, en dan kom die wyfies ook baie meer in die nette, wat die beste betaal, omdat hulle die grootste sterte het. 'n Hindernis in die Februarie-Mei seisoen is dat die snoek dan ook baie volop is, en as daar snoek is om te vang, dan sal 'n visser hom nie uitsit om krewes te vang nie, al betaal dit hom beter. Die rede hiervoor sal ons uiteensit as ons die vissery op Saldanhabaai bespreek.

Nog 'n taamlike hindernis wat in die pad van die kreef-industrie staan, is dat juis geurende hierdie tyd die mis soms baie dik is, en dit gewaagd is om so naby die land te gaan. Ander tye is die see weer te rof, en kan daar ook nie met die klein bootjies so naby die rotsagtige kus gegaan word nie. 'n Verdere moeilikheid wat hom in die laaste tyd sterk laat voel is die skaarste aan masbankers wat as aas

moet dien. Toe ons daar was, was daar juis gedurende die laaste paar dae 'n skaarste aan aas. Alles word dan gedoen om dit in die hande te kry, en oral in die baai sien 'n mens dan klein bootjies wat hulle daarop toelê om die aas-visse te vang.

Die vernaamste vanggrond van die krewelê nie in Saldanhaabaai nie, maar wel so'n entjie om North Head en South Head. In Jutbaai wat nog binne die ingang lê, word taamlik haie krewelê gevang, maar die vernaamste is maar in Kreefbaai, net om South Head, om Schooner Rock, regoor North Head, en dan in die klein baaitjies net om die punt. Krewelê kan natuurlik nie in die opp. see gevang word nie, en die vissers moet hulle noodwendig bepaal tot die kus waar die seebamboes groei.

Die kreefvangs is 'n industrie wat uitsluitlik behoort aan Hoedjiesbaai. Die twee inmakerye is altwee daar, en die mense in die bedryf werksaam, met die uitsondering van 'n paar vissers wat op Langebaan bly, is ook almal daar woonagtig. Buiten 'n paar opsieners is die arbeiders in die inmakerye werksaam, almal gekleurdes. Die oorgrote meerderheid hiervan is weer vrouens, want hulle doen die werk, soos b.v. die uithaal van vleis uit die sterte en die instop in blikkies. Die baie beter as die mans, en hulle werk ook heelwat goedkoper. Die gemiddelde loon in die fabriek is omtrent 2/6 per dag. Elke fabriek emplojeer omtrent 150 mense. As daar hie krewelê is nie, dan lê hulle stil, maar sêdra die bote inkom met kreef, dan blaas daar 'n groot fluit, en is alles weer in rep en roer.

Die gemiddelde jaarlikse produksie van elke inmakery

is omtrent 6000 kassies, elk waarvan 96  $\frac{1}{2}$ -pond blikkies bevat. Die produksie skommel wel, en 'n paar jaar gelede het een van die fabriek in die beste seisoen, n.l. Februarie tot Mei, slegs 700 kassies ingemaak. Verlede jaar weer (1930) was die krewes volop, en is daar 15,000 kassies van Saldanhabaai versend. Die Suidafrikaanse mark vir ingemaakte kreef is maar baie gering, en slegs omtrent 1% van die kreef van Saldanhabaai word in die inheemse mark verkoop. Al die ander word uitgevoer, vry van enige uitvoertarief. Die grootste afnemer van krewes is Frankryk, wat gemiddeld omtrent 80% van die krewes van Saldanhabaai neem. Die res gaan na Engeland, Italië, Holland en V.S.A. Die inmakerye het elk sy agent in die verskillende lande, en die kry dan vir hulle die bestellings. Sodra daar 'n bestelling is dan word die kassies in die groot motorbote gelaai, wat spesiaal vir die doel aangehou word, en die neem dit dan na Kaapstad. Hier lê hulle somer langs die mailbote, en so word die kassies met die mins moontlike moeite na hulle bestemming uitgevoer. Die inmakerye plak nie self kartonne op die blikkies nie, daar hulle vind dat die maatskappye in die buiteland liever self die kartonne na hulle eie smaak wil opplak. Alle bestellings moet vry aan boord in Kaapstad gelaai word, en dit kos die inmakery omtrent 15/- om 'n tot ingemaakte kreef na Kaapstad te vervoer, d.w.s. omtrent 6 pennies per kassie - dis dan ook so goedkoop as wat 'n mens dit sou kon verwag. Die rede hiervoor is omdat die inmakerye hulle eie bote daarvoor gebruik, en dus nie 'n hoë vervoertarief hoef te gaan betaal nie. Verder doen die bote ook nog ander transportwerk, wat die onkoste

verbonde aan die vervoer van die kreef na Kaapstad feitlik uitwis.

Die gewone prys wat behaal word vir die krewes is 80/- per kassie. Dis heeltemal 'n goeie prys, en as die kompanies dit kan kry, dan betaal die bedryf uitstekend. Dog in die afgelope jaar vaar hulle baie slegter en kon hulle skaars 60/- per kassie kry. Daar is twee redes hiervoor. Die depressie het natuurlik ook sy invloed hier doen geld, en gemaak dat die prys van krewes ook gedaal het. Dog daar is ook 'n baie meer blywende rede, waardeur die industrie gevaar loop om die nekslagtegedien te word. Dit is die kompetensie wat ondervind word vanweë Japan. Hier is daar 'n soort krab wat ook ingemaak word, en wat 'n baie lekkerder geur het as ons krewes. In Japan word die industrie deur die staat ondersteun, en gevolglik werk hulle teen 'n baie laer produksiekoste, en is so in staat om 'n smaakvoller produk goedkoper op die mark te plaas. Die Japanese krab is 'n paar jaar gelede ook op die mark gesit, dog toe was dit onsuksesvol as gevolg van die feit dat hulle tegniek verkeerd was. Dit het gemaak dat die krab in ongunstige posisie het - 'n posisie wat dit vir 'n paar jaar bly behou het, dog nou weer heeltemal reggemaak het. Dis vernameklik in Frankryk dat die Japanese krab ons industrie so 'n heftige opposisie gee, en dis juis daar waar ons heil opgesluit lê. Wat betref afstand van die mark is ons beter af as Japan, en ons vervoerkoste kom dus baie laer, dog teen die beter ru-produk en die laer produksiekoste sal hierdie voordeel nie kan opweeg nie. Dis natuurlik nie alleen Saldanhabaai se immakery wat hierdeur getref word nie, want ons weet oral langs die westkus tot by Wal-

visbaai is van die inmakerye, en almal voel, die heftige Japanse kompetitiesie. Daar word dan ook pogings aangewend om 'n ander mark te open, en vir die teenswoordige is alle oë gevestig op Suidamerika, vernameelik Argentinië en Brasilië, waar daar nou gepropagandeer word vir Suidafrikaanse kreef. Of dit egter suksesvol gaan wees moet die toekoms ons nog leer. En dan weer al is dit suksesvol, om daar 'n mark geopen te kry, rys die vraag nogmaals of dit 'n blywende een sal wees, want m.i. sal die Japanse kompetitiesie maar hier ook weer sy rol speel. Wat die afstand betref het Suidafrika hier 'n geweldige voorsprong, want die afstand van Kaapstad na Rio de Janeiros is slegs omtrent 3000 myl, terwyl die afstand van Yokohama na Rio meer as 11,000 myl is. Vandag egter is daardie voorsprong nie van so 'n aktuele betekenis nie, want ons het geen direkte lyn op Suidamerika nie, en ons vrag soheentoe gaan meesal met twee Japanese lyne, (net een sedert begin Mei l.l.) en dit sal baie maklik wees vir die Japanse lyn om sy vragprys op ons kreef hoër te maak, wat natuurlik ons voorsprong wat betref die afstand heelwat klainer sal maak. Suidafrika se heil op hierdie gebied sal nie lê in die feit dat sy naby die mark is ná, maar wel dat sy haar tegniek sal moet verbeter, en sodoende haar produksiekoste verlaag.

Die inmakerye behoort aan Suidafrikaanse kompanies, gevestig in Kaapstad, en hulle stel dan bestuurders aan op Saldanhabaai om sake reg te hou. Baie ruimte vir die uitbreiding van die industrie word daar nie in Saldanhabaai gebied nie, want vir elke inmakery betaal dit die beste om naby sy vanggrond te wees. Dit is omdat die kre-

we nog lewendig moet wees as hulle by die inmakery kom, anders beteken hulle niks nie, want as hulle doodgaan dan word die dert baie gousleg, vanweë 'n seker stof wat daar dan afgegee word. Ook is dit dan baie moeilik om mee te werk, want die vleis gaan vassit aan die dop, en is uiters moeilik om uit te kry. Die allerlangste wat 'n boot kan uitbly met sy krewes is twee dae, en as hulle langer uitbly, dan word ook meeste van die krewes wat hulle eerste gevang het weggegooi. Dus kan daar nie groot bote uitgestuur word om terug te kom na 'n week of so, as hulle genoeg krewes het hie, en vandaar die feit dat ons 'n hele string inmakerye het langs die weskus op. Daar is b.v. een op Pater-noster, een op Lambertsbaai, twee op Hondeklipbaai, en dan 'n paar op Luderitz en Walvisbaai.

Die North Bay Canning CO. is al 'n baie ou kompanie, gestig in 1897, eers in North Bay, dog in 1902 is dit verplaas na Hoedjiesbaai. Die ander inmakery is in 1917 gestig, en is vandag groter as die ou een. Daar word geen by-produkte gelewer nie, en die enigste is dat die boere om Saldanhabaai 'n deel van die lywe van die krewes kom haal vir die voer van varkens; die ander spoel eenvoudig weg in die see, en dien as aanlokking vir kleiner visse.<sup>3</sup>

(c) Die visnywerheid.

Visvangs vorm al sedert die bestaan van 'n bevolking op Saldanhabaai, een van die vernaamste maniere waarop die mense 'n lewe maak.

Selfs lank voordat daar al 'n gevestigde bevolking op Saldanhabaai was, is die rykdom van vis wat daar in die baai is, al bekend, en in die boekie van Raymond: "Saldanha Bay Harbour", vind ons die volgende uit-  
treksels wat hy uit die ou rekords van die Kaap de Goede Hoop gemaak het: April 18<sup>52</sup>, 1652: Received a Supply of fresh fish from Saldanha Bay; better in flavour and more delicate than in the mother country. December, 1652; Some of our people went to Saldanha Bay, and caught 10,000 fish; could the nets have been drawn whole on the shore, 20,000 would have been caught at a single cast".<sup>4</sup> Ander persone soos Theal,<sup>5</sup> Barrow<sup>6</sup> en Lichtenstein wat sê: "Het Zuidelik deel van de baai was zoo vischryk dat Stoffberg (een van die lede van die ekspediesie -B.U.F.) in een middag genoeg ving om 16 vaten te vullen",<sup>7</sup> is almal een s omtrent die groot hoeveelheid vis. Dus vanaf die vroeë tye is Saldanhabaai bekend vir sy groot rykdom aan vis, en dis dan ook om hulle met hierdie bedryf besig te hou dat die eerste mense hulle hier kom vestig het.

Soos ons alreeds gesê het is daar orals langs die baai plekkies waar die inwoners 'n karige lewensbestaan aan die see ontworstel deur die visvangs. Ook op hierdie gebied neem Hoedjiesbaai die voor-  
tou in. Hier is dit waar ong groot getalle mense vind wat hulle met die bedryf besig hou, en dit nie alleen pleeg om self-versorgend te kan wees nie, maar om dit 'n bron van inkomste te maak. Laat ons dus eers die toestande op Hoedjiesbaai in oënskou neem.

Die vernaamste soort vis waarvoor daar geywer word is die snoek. Die snoek-seisoen daur van begin April tot Julie. As die



snoek inkom dan word die kreefvangs gelos, en alleen hierop toegelê; Dit skyn of die snoek taamlik verband hou met die waai van die noordweste winde. Sodra die windgordel hoog genoeg na die noorde verskuif is om ons suidweste kus te vang, dan kom die snoek in. Dis 'n emigrerende vis, en as die winter begin 'n end kry vertrek hy weer. In die laaste jare begin die snoek al sterk verminder in Saldanhabaai, en trouens langs ons hele suidweste kus. Die oorsaak hiervoor is nog onbekend. "In der Kapkolonie ist es, trotz eifrigen Nachforschens, noch immer nicht gelungen das rätselhafte Verschwinden des Snuk aus Küstengebieten, in denen er ehemals häufig war, zu erklären".<sup>8</sup> 'n Eienaardige verskynsel, wat sedert 1929 waargeneem is omtrent die snoek, is dat hy nou eerste sy verskyning in Simonstad maak, en eers 'n week of wat later in Saldanhabaai aankom, terwyl hy altyd vroeër eerste in Saldanhabaai eerste aangekom het. Die rede hiervoor is ook nog onbekend, dog die algemene mening is dat die snoek nou in 'n meer weswaartse rigting trek, en dus die kus eerste meer suidwaarts raak. Voorheen moes hulle dus meer noordwes getrek, het. Dit kan miskien 'n effek hê op die sterk vermindering van die vis in sekere plekke, daar hulle die kus dan in 'n breër front kan raak, en dus meer eweredig versprei is daarlangs.

Vir 'n lang tyd word daar ernstig, uitgekyk vir die snoek op Saldanhabaai, en die toerusting word in orde gebring. Sodra die eerste tekens van die vis gewaar word is alles in rep en roer, en die kreefvangs word dadelik gestaak. Dis nogal eienaardig, vernaamlik as

'n mens dank dat die kreefvangs baie meer betalend is, maar daar is darem goeie rede hiervoor. Eerstens het ons die feit, dat die vissers altyd kontant geld by hulle het as daar snoek gevang word - dit sal direk nader verduidelik word. Hiëby kom ook nog 'n sielkundige rede. Die bevolking van Saldanhaabaai is vissers in merg en been, en daar is baie meer plesier in om snoek te vang met 'n hoek, en lyn, as om krewé op die sielododende manier met nette uit die see te haal.

Dieselfde bote wat in die kreefvangs gebruik word, word ook hier gebruik. Die bemanning bly ook dieselfde. Die enigste verandering wat daar nou plaasvind is dat die eienaar van die boot nie, verplig is om sy vangs aan 'n bepaalde persoon te verkoop nie. Die meeste van hulle gaan wel kontrakte aan met persone aan wal, maar hulle staan ondergeen verpligting om dit te moet doen nie. Party van die bote wat aan witmense behoort word uitgestuur onder 'n gehuurde skipper. Die bemanning van die bote word by die stuk betaal vir die snoek wat hulle vang. Voorheen, toe die snoek nog baie volop was, was die betaling 2 pennies per snoek. Toe kon een man, as hy 'n goeie vanger was, in die beste maand, n.l. April tot die helfte van Mei, tot 250 snoek op een dag vang. Gedurende die laaste 6 of 7 jaar kan 'n persoon egter lank nie meer so baie vang nie, en as hy nou 100 snoek op een dag vang, dan word dit as baie goed beskou. Die gevolg was dat die kopers heelwat meer moes betaal vir die snoeke, en die gewone prys vandag is 4 pennies per snoek. Die bemanning van die boot staan onder die verpligting om al die snoeke wat hulle vang aan die eienaar van die

boot te oorhandig, met die uitsondering van 4 snoeke, wat genoem word "eet-vis", en wat elke visser vir hom kan neem van sy vang, en waarmee hy kan doen wat hy wil. Dit is dan hierdie snoeke wat aan die prievaat mense op Hoedjiesbaai verkoop word, en die vissers van kontantgeld voorsien. Die feit dat elke persoon dan kontantgeld by hom het, anders as wanneer hy krewe vang, is dan ook 'n rede waarom die snoekvangs groter byval vind as die kreefvangs.

Die snoek, word meesal in die opp see gevang, dog die bote bly selde langer as een dag uit. In die baai self kom daar nooit snoeke nie. Daar is 'n hele klomp klein kaaie langs die kus, en hier word die snoeke afgelaai uit die bote. Hier word hulle ook ingesout en winddroog gemaak, of anders vars aan die lorries verkoop, of ook, wat genoem word "vars gevlek". Die lorries waarvan hier gepraat word kom van die omliggende streke soos Malmesbury, Moorreesburg, Hopefield, ens., dog ook van Tulbagh, Worcester, Robertson en De Doorns kom van die lorries. Hulle koop dan die snoek, by die base van die kaaie en vishuise teen omtrent £4 per 100. Aan die begin as die snoeke skaars is, word selfs tot £7-10/- per 100 betaal. Na die 15<sup>de</sup> Julie weer is die snoeke in 'n baie slegte kondisie, en is die hoogste prys wat behaal word slegs £1-10/- per 100. Dis dan hier waar die vissers geldmaak, en die kopers 'n bietjie verloor, want die van hulle wat kontrakte het kan snoeke inbring solank hulle die maar in die hande kan kry teen 4 pennies stuk.

Feitlik geen snoek word hiervandaan na Kaapstad of oor die

die res van Suidafrika gestuur nie, en ons kan dus sê dat alles plaaslik verkoop word, hoewel die lorries dit ver na binne neem. Waar, onder die motorvervoerwet van 1930, die lorries van ander distrikte nêe meer sal toegelaat word om te kom snoek laai in Saldanhabaai en dan by die klein maat te verkoop nie, sal dit 'n nadelige effek hê op die bedryf, want daar sal nou nie meer so 'n gereelde mark voor wees hie. Al wat byv. Worcester, Robertson, ens. se mense nou sal kan doen om snoek in die hande te kry, sal wees om dit met die trein te laat kom, dan by stasie op lorries te laai, en weer te verkoop soos vroeër. Afgesien nog van die feit dat die vis hierdeur in 'n baie slegter kondisie verkoop sal moet word, as gevolg van die oorlaaiery en lank wag, en die hoër transportkoste wat daarby kom, is daar ook nog die feit dat vir hierdie kleinhandel die lorries baie hoë lisensies sal moet uitneem, wat sal maak dat baie minder persone in die tussenhandel deelneem - wat weer meen 'n kleiner hoeveelheid snoek wat verkoop word, en 'n styging van die pryse, as gevolg van die ontbreking van 'n gesonde kompetisie.

Nog 'n vorm waarin die snoeke verkoop word, is in die s.g. snoek-mootjies. Die snoek, nadat hy effens drooggemaak is, word opgesny in stukke, omtrent 3 duim breed; elkeen van hierdie stukke is dan 'n mootjie. As die snoeke mooi vet is dan is daar altyd 'n goeie verkooptkans vir hierdie vorm, want die boere koop dit baie vee rantsoene vir hulle arbeiders. Vroeër dae is baie van Saldanhabaai se snoek uitgevoer na Mauritius, via Kaapstad. Die uitvoer het gegaan in kotters, wat ge-

woonlik suiker in ruil teruggebring het. Dog sedert die uitbreiding van die plaaslike mark, veral na die Suidwestelike distrikte, word daar nie meer hiervoor ingegaan nie, en vandag is die toestand so dat die aanvraag altyd die aanbod oortref. Ons sou miskien kon dink dat dit vir die mense van Worcester en Robertson beter sou wees om liever hulle snoeke in Kaapstad te kom haal, maar dis eenvoudig so dat Kaapstad hulle nie kan voorsien nie, want die groot lokale mark absorbeer eenvoudig alles wat om Kaapstad gevang word. Hierdie mense moet dus noodgedwonge, hulle snoeke in Saldanhabaai gaan haal, en die ekonomies-geografiese faktor van die groter afstand speel hier geen rol nie, want liever 'n klein profyt as glad geen profyt nie.

Hoedjiesbaai is dan die vernaamste plek vir die snoekvangs. Ook by Langebaan word 'n bietjie snoek gevang, dog die gaan net vir plaaslike gebruik, en die vissersplekkies langs die lagoene bepaal hulle uitsluitlik tot die lagoene, en hier kom nooit snoek in nie. Ook by die snoek geld die skaarste aan aas, wat ons aangetref het by die kreefvangs, dog hier kom dit lank nie so baie voor nie, want die klein vis kom nou baie die baai in, as gevolg van die vrees wat hulle het vir die snoek, sodat die aas nou baie meer gereeld in die hande te kry is.

Laat ons nou oorgaan tot die ander soorte vis wat hier gevang word vir ekonomiese motiewe. Die enigste noemenswaardige soort is die kleinere visse, n.l. die makriële, masbankers en harders. Die visse word altyd in die baai self gevang, waar hulle dwarsdeur die

jaar inkom. Daar is nie, 'n bepaalde seisoen waarin ons kan sê dat hierdie visse volop is nie. Hulle is miskien vir 'n tydjie baie volop, en verdwyn dan skielik weer, om oor 'n tyd weer net so volop te wees. Dog ons kan darem sê dat as die walvisstasies werk dan is die vis baie meer volop in die baai, want nou kom hulle in agter die walvisse aan. As die krewes skaars is, en daar is nie snoek nie, dan lê die vissers hulle daarop toe om hierdie soort vis te vang. As hulle vir verkoopsdoeleindes gevang word, dan word hulle nie met 'n hoek en lyn gevang nie, maar wel met 'n net, die s.g. "omgooi-reen". Dis 'n lang net wat uitgesit word van kleiner bootjies, en dan gesleep word. Die punte word dan namekaar toe gebring, en nou word die, hele net uitgetrek, en die visse uitgeloop. As die harders volop is in die baai, dan word duisende van hulle gevang op een dag. Die visse word meesal in die nag gevang, en terwyl sommige van hulle gehou word vir aas, word die ander verkoop om ingesout te word. Dis die eienaars van vishuise op die land wat optree as die kopers. Harders, wat maar taamlik skaars is, gaan gewoonlik tot, 12/- per 100, terwyl masbankers en makriele vir 1/6 tot 4/- per 100 verkoop word.

Die visse word dan geneem en in pekelwater gelê, om so goed deurtrek te word van sout. Na dit word hulle in bosse ingery, en op paal-stellings gehang om goed droog te word. Al hierdie werk word deur kleurlingvroue gedoen, wat 2/6 per dag verdien en ook 'n paar eetvis kry, wat gewoonlik by die winkels verruil word vir ander eetware, teen een pennie per vis. As die visse droog is, word dit ingepak in streep-

sakke en oor die hele land gestuur. Baie word ook plaaslik aan die boere verkoop, en lorries kom haal ook baie. Die boere koop dit vir rantsoene vir hulle werkvolk. Die handelaars sorg dat hulle 'n ordentlike profyt maak, en vir ordentlike groot harders word nooit minder as £1 per 100 gevra nie, terwyl masbankers en makriele se prys tussen 7/6 en 10/- per 100 is. Ook vir hierdie soort vis is daar altyd 'n gereelde aanvraag. Die kleintjies word drooggemaak en verkoop as bokkems, vernaamlik onder die boere van die omliggende streek. Daar is verskillende soorte bokkems; die mees gewilde is die harderbokkems, terwyl die masbankerbokkems nie baie aftrek kry nie.

Ook oor die res van die baai word baie ingegaan vir hierdie soort vissery, en op Langebaan b.v. is daar ook 'n paar vishuise. Op langs die lagoene is dit dan, soos reeds gemeld, die enigste bestaansmiddel van die bevolking van die klein vissersplekkies soos Churchaven, Geelbek, Schryvershoek, e.a. Die klein visse hou baie daarvan om op te gaan in die lagoene - die water is lekker warm en vlak, en daar is volop kos vir hulle om van te lewe, in die vorm van see-plante. Ook is daar geen groot visse om vir hulle die lewe onaangenaam te maak nie. Die kleurlinge vang hulle baie, meesal met nette, en bewerk hulle op dieselfde manier as op Hoedjiesbaai. Alleen hier is dit 'n baie minder kapitalistiese berdyf, en vorm dit nog 'n soort van huishoudelike industrie. Die mense hier lewe nog in 'n toestand van geslote gesinshuishouding. Daar is geen ordentlike pasie na hierdie plekke nie, en die kleurlinge is baie arm. Die enigste manier waarop hulle nog hulle

vis van die hand kan sit, is deur dit te verkoop aan die lorries en viskarre, wat meeste van Darling se kant af kom, en dit dan weer op die plase gaan verkoop. Daar is nie 'n groot aanvraag hier nie want die mark is klein, met die gevolg dat die industrie nie hier kan uitbrei nie. Ook floreer dit nie, want die mense wat die vis daar kom haal betaal daar enigiets voor, daar hulle goed weet dat die lagoene-bewoners dit aan hulle moet verkoop, anders bly hulle daarmee opgeskeep sit.

Ander soorte vis word nie in Saldanhabaai op groot skaal gevang nie. Visse soos galjoen, geelbek, silwervis, ens., word nou en dan gevang, maar dan alleen in klein hoeveelhede, om aan privaat persone aan die land te verkoop. Dit vind meestens plaas in Langebaan, wat 'n taamlike populêre strandplek is vir Malmesbury, Moorreesburg, ens. As daar baie mense in Langebaan is met die vakansies, dan lê die vissers hulle daarop toe om hierdie soort vis te vang, en vars te verkoop aan die besoekers.

#### (d) Die Voëlguano-versameling.

In die ingang van Saldanhabaai lê daar drie eilende waarvan ons alreeds melding gemaak het. Dit is n.l. Jutten en Malgas aan die westelike punt van die ingang, en Marcus in die middel van die oostelike punt van die ingang. Die eerste twee is taamlik groot eilande, bestaande uit lae, witterige rotse. Van 'n distansie af lyk hulle na 'n plat rotse. Marcus lyk ook sò, met die verskil dat die baie kleiner is as die twee eersgenoemde. In Saldanhabaai en langs die omliggende kuste



is daar baie soorte seevoëls. Hierdie seevoëls maak, dan hulle tuiste op die eilande waar hulle met rus gelaat word, en soek dan hulle kos in die baai, en langs die omliggende kuste. Die eilande is deur die regering geproklameer as voël-reserwes, en niemand word toegelaat om daarop te gaan sonder 'n behoorlike verlofbrief nie. Die doel van die reservering is om die voëls 'n kans te gee om daar te kan aanteel, en ook om die guano daar te maak.

Op Jutten word meesal pikkewyne aangetref. Die voëls hou oor die algemeen soort by soort, en bepaal hulle so tot sekere eilande. Die pikkewyne is emigrerende voëls. Hulle kom gewoonlik in Februarie om te kom broei, en bly dan tot die end van ~~Juli~~, d.w.s. totdat die klein tjies al taamlik groot is. In die tyd word daar baie guano, gemaak, wat dan bymekaar gemaak word en aan die boere verkoop word vir bemestingsdoeleindes. Die guano word aangetref bo-op die klippe, en verder in gate daar rond. Op die eiland bly daar permanent 'n opsiener met sy famielie; hy is 'n regeringedienaar, en moet toesien dat alles op die eiland gaan volgens regulasies. Die bymekaarmaaktyd van die guano is van Januarie tot Maart. Dan is daar omtrent 30 kleurlinge werksaam op die eiland, wat die guano bymekaarskraap, en in sakke gooi. Dit is dan wat by die boere bekend staan as Goewernementsguano. Elke jaar word hier 'n goeie paar duisend sakke bymekaargemaak. As al die guano nou versamel is, word die kleurlinge weer weggestuur, en bly alleen die opsigter met sy famielie agter op die eiland. Die eiers van die pikkewyne mag nie hier uitgehaal word om in die handel te kom nie : hulle

moet almal uitbroei, en die eiers wat in Kaaptad te koop aangebied word, kom van Dassen-eiland. As die broeiseisoen aanbreek, is hier duisende voëls op die eiland, en waar jy ook al kyk word die oog begroet met die eienaardige, rondspringende pikkewyne. Elke pikkewynwyfie broei op twee eiers, en sodra die kleintjies groot genoeg is om vir hulle self te sorg, vertrek die ouer voëls, om kort daarna ook deur die jongeres gevolg te word.

Op Malgas kry ons die malgas-voël, of soos hy hier beter bekend is, die duiker. Malgas is 'n kleiner eiland as Jutten, dog hy lewer baie meer guano, omrede die feit dat die voëls groter is en ook meer volop is as die pikkewyne. Die duikers is ook emigrerende voëls, en hulle kom gewoonlik in September, wanneer dit hulle broeityd is. Die duiker is 'n groot voël met 'n wit bors en donkervael vlerke. Ons kry verskillende soorte diukers : (a) Cormorant of witborsduiker, wat die grootste is; (b) Malgas-duiker, wat iets kleiner is en meer vaal as wit; (c) Rooibek-duiker; (d) Bank-duiker, wat die kleinste is, en en ook taamlik skadelik, daar hy baie klein krefies vreet. Al hierdie soorte word op Malgas aangetref in groot getalle. Die selfde regulasies wat by Jutten van krag is, geld ook hier, en dieselfde prosedure word ook gevolg by die insamel van die guano. Alleen hier is daar 50 kleurlinge werksaam gedurende die maande Januarie tot Maart, want die produksie is soveel groter. Van hierdie eiland kom daar dan ook omtrent dubbel die hoeveelheid guano wat daar van Jutten af kom. Die bestanddele is dieselfde, en dit word alles as een soort verkoop. Op Malgas

word verder twee soorte voëls aangetref wat baie skadelik is. Dit is n.l. die meeuw en die ibis. Beide soorte maak geen guano nie, dog hulle is soort van parasiete, want hulle vreet die eiers ~~van~~ die kuikentjies op, en verder maak hulle die kuikentjies dood. Hulle is daar in groot getalle, en maak dat daar in werklikheid baie minder nuttige voëls is as wat daar kon gewees het. Die persone wat op die eiland bly het die opdrag om hulle sover as moontlik uit te roei, dog dit blyk nie baie effektief te wees nie. Marcus-eiland lê heelwat oos van bogenoemde twee eilande, en is ook baie kleiner. Hier word beide pikke-wyne en duikers aangetref, dog nie in groot getalle nie, en die guano wat hier bymekaargemaak word is gevolglik ook baie minder. Dit kan gesien word aan die feit dat gedurende die versamelende hier net 10 kleurlinge werksaam is.

As al die guano nou versamel is kom daar kotters van Kaapstad af om dit te kom haal. Dit is natuurlik 'n regeringsbedryf, en word so, veronderstel om nie eintlik wins in te sit nie. Uit Kaapstad word dit dan versprei onder die boere, op die sisteem van hoeveel 'n man nodig het. Die nodige informasie word aan die regering verstrekk deur die veldkornet van elke wyk, en hiervolgens kry elke boer dan 'n gedeelte van sy applikasie. Die guano gaan feitlik alles na boere in die westelike provinsie, en dan veral na die graan-distrikte, daar dit beskou word as 'n uitstekende bemesting vir kleingrane. Die produksie van die guano skommel baie : soms is dit hoog en soms weer laag, al na gelang van die aantal voëls wat die eiland besoek. Gedurende die laas-

te paar jaar kan ons egter die gemiddelde jaarlikse produksie op 15,000 sakke stel, d.w.s. 1,500 ton.<sup>9</sup>

(e) Kleiner Industrië

By al die groter industrië van Saldanhabaai wat ons nou bespreek het, kom daar ook nog 'n paar ander by wat van minder belang is, maar wat ook tog van notiesie kan geneem word.

(i) Die grawe van graniet en kalksteen.

Die graniet wat daar op Saldanhabaai gegrawe word, is veral op die kus van Hoedjiesbaai, en dit word gedoen deur 'n private kompanie. Vroeër was die industrie daar van meer belang. In die laaste jare, veral gedurende 1929 en 1930, neem dit baie af, waarskynlik as gevolg van die depressie. Die grootste afnemer van graniet was altyd die tremmaatskappye van Kaapstad, wat dit gebruik hetn by die lê van hulle lyne. Die graniet is per spoor na Kaapstad vervoer, per spoor, dog as gevolg van die afname in aanvraag, is die produksie feitlik heeltemal stopgesit in 1930.

Die kalksteen word ook alleenlik in Hoedjiesbaai gegrawe, waar daar vir 'n distansie van ongeveer 600 tree aan die kus 'n laag kalksteen uitsteek, met 'n dikte van omtrent 30 voet. Die kalksteen is sag as dit uitgehaal word, en kan dus maklik bewerk word. Na blootstelling aan die lug word dit egter baie gou hard, en vorm dan 'n uitstekende bousteen. Dit gaan weer hoofsaaklik na Kaapstad, hoewel daar heelwat plaaslik verbruik word. In Kaapstad is b.v. die speel-en Mu-

seum en Poskantoor gebou van hierdie kalksteen. In die laaste jare egter merk ons hier dieselfde agteruitgang aan as by die grenietgrawery. Die gevolg is dat die meeste van die kalksteen wat nou gegrawe word, gemaal word, en aan die boere verkoop word vir landboudoeleindes, die s.g. "Landbou-kalk.

(ii) Kalkbrandery.

In die opgehewe strande van Saldanhabaai tref ons oral skulpafsettings aan, soms tot 'n dikte van 7 voet, dog dis alleen op een plek waar dit in genoegsame hoeveelheid aangetref word om gewerk te word, en dit is n.l. by Oesterwal, aan die oostekike oewer van die lagoene. Dis 'n laag oesters wat daar doodgegaan het, sodat net die skulpe nou oorbly. Ons het alreeds uiteengesit hoe dít gekom het dat hierdie laag oesters daar is. Die skulpe vorm 'n uitstekende pleisterkalk as dit gebrand is. Daar is 'n skepie watn die skulpe uithaal met 'n groot soort van graaf, en wat dit dan vervoer na die brandery, omtrent 2 myl ten noorde daarvan aan die selfde oewer van die lagoene. Hier word die skulpe dan gebrand. Die kalk is nie bekend nie, en dit word dus nie op groot skaal gewerk nie. Die enigste afsetgebied is die boere wat in die omtrek van die baai woon, en dan verderaan tot by Vredenburg, Hopefield en Darling. Die feit dat hier geen spoorverbinding bestaan nie, en die groot afstand na die stasie, Langebaanweg, wat omtrent 25 myl van die brandery af is, maak dat die industrie nie 'n groot toekoms het nie.

Oral rondom Saldanhabaai is daar fosfaat-afsettings. In 1926

is 'n sindikaat gestig om die fosfaat te ontgin agter hoedjiesbaai en is daar ook begin werk, dog dit het geblyk dat die fosfate alleen in 'n gekristaliseerde vorm aangetref word, en eers met swawelsuur sal moet behandel word voordat dit bruikbaar sou wees in die landbou. Die proses is duur, en die sindikaat het toe opgehou met werk. Dis die geval met meeste van die fosfaatafsettings daar, en die kans dat dit in die toekoms ontgin sal word is nie baie rooskleurig nie, tensy 'n goedkoper proses ontwerp word om dit bruikbaar te maak.

---

<sup>1</sup> Sien: Schultze: "Die Fischerei an der Westküste Südafrikas", bl.43.

<sup>2</sup> Sien aanhangsel B vir enige statistiese materiaal.

<sup>3</sup> Sien aanhangsel C vir 'n paar syfers omtrent Frankryk se aandeel in ons kreefhandel.

<sup>4</sup> W.Raymond: "Saldanha Bay Harbour", bl.25.

<sup>5</sup> Theal: "History of South Africa" Vol.III, bl.27.

<sup>6</sup> Barrow: "Travels into the interior of South Africa" Vol.II, bl.260.

<sup>7</sup> Godee-Molsbergen: "Reizen in Z.A." Vol. II

<sup>8</sup> Schultze: "Die Fischerei an der Westküste Südafrikas" bl.44.

<sup>9</sup> Sien aanhangsel D vir syfers omtrent guano-versameling.

---

HOOFSTUK VI.DIE BOERDERY OM SALDANHABAAI.

Bloot van die natuur afgaande sou niemand 'n gunstige indruk van Saldanhabaai as boerderystreek kry nie. Oral sien 'n mens lae bossies, dun versprei oor die landskap, en daartussen lê grotere en kleinere stukke wit kalkklip. Op die oog lyk dit dan of die omgewing van Saldanhabaai 'n uiters onvrugbare streek is, dog dit is verreweg nie die geval nie. Die grond is van 'n sanderige geaardheid, en taamlik ondiep. Die sand is meesal alluwiale afsettings, en as 'n mens daardeur graaf, dan kom jy op 'n harde kalklaag op sommige plekke, en op anderweë op 'n laag Malmesbury skalies, altwee waarvan natuurlik vir die boerdery in die onverweerde toestand niks beteken nie. Die Malmesbury skalies gee 'n lemerige grond as dit opbreek, en saam met die kalkgrond vorm dit 'n baie goeie graan-grond. Die vrugbaarheid van die streek lê dus veral opgesluit in die ondiepe sandlaag, gemeng met die lemerige grond. Dat dit blywend kan wees is dus hoogs onwaarskynlik.

Die vernaamste produk van hierdie streek is kleingraan. Hiervan weer is die vernaamste koring, met rog as tweede, en dan hawer, wat slegs 'n bykomstige rol speel. Die vorm wat die boerdery aanneem, is die van ekstensiewe landbou. Die plase is nog baie groot, en as die 'n plaas kleiner as 1000 morge is, dan word die eienaar nie as 'n groot boer beskou nie. Met die groot plase kan 'n noukeurige wisselbou deur die boer toegepas word. Ons kry dan ook baie boere hier wat hulle plase

in drie opverdeel, en dan elke stuk slegs al om die derde, jaar saai. Op hierdie manier kan dit verkry word dat die grondvrugbaarheid tot op 'n groot mate bewaar bly, en dat die grond sy uitgegewe kragte weer kan terugkry. Die gevolg is dan dat die boere min bemesting toepas. Die meeste van hulle gebruik alleen hulle kraalmis as bemesting, en een boer het vertel dat hy nog nooit 'n enkel sak guano vir sy graan gebruik het nie.

Onder normale omstandighede, d.w.s. met 'n reënval van tussen 10 en 15 duim, is die gemiddelde opbrengs per sak tussen 15 en 20 sakke, wat, in vergelyking met Malmesbury, Moorreesburg en Piketberg, waar swaar bemesting toegepas word, baie gunstig is, daar die gemiddelde vir hierdie streke op slegs tussen 12 en 15 sakke per sak saad gestel word onder normale omstandighede. Maar ons moet nie Saldanhabaai se posiesie te rooskleurig sien nie, want ons moet onthou dat hier 'n spesiale toestand van sake aangetref word. Die boerdery word hier nog baie ekstensief gedryf, en gevolglik kan die groot wisselboom toegepas word. Ook is die grond nog maar vir 'n betreklik kort tyd onder bewerking, en dit maak dus dat hy nog deel van sy oorspronklike vrugbaarheid bevat. Sodra hier meer grond onder verbouing geneem sal word, sal gevind word dat met dieselfde bemesting die opbrengs per eenheid 'n aanmerklike daling sal aantoon, want dan kan die grond nie meer so uitgeruil word nie. Hier is boere wat vir Suidafrikaanse toestande groot boer, en 3000 sakke koring word in normale jare nie as 'n uitstaande groot oes beskou nie. Die boere wat soveel produseer vorm egter 'n klein



minderheid, en die gewone produksie is maan tussen 1000 en 2000 sakke. Dis natuurlik nie alles koring nie - 'n groot deel hiervan is rog, want ook hiervoor is die klimaat en sanderige saardheid van die grond goed geskik. Dat die grond nog in staat is om sulke goeie ooste af te werp, nietteenstaande die geringe reënval, getuig van goeie bewerking aan die kant van die boere.

Iets wat hier maar min voorkom, dog wat in ander graanstreke soms sulke groot verwoesting aanrig, is die roes. Dis weer waar die geringe reënval tot voordeel van die graanproduksie strek, want dele wat 'n droë klimaat het is baie minder onderhewig aan roes. Nog nooit was die roes dan ook hier so erg dat hele ooste daardeur vernietig is nie. Verder is daar ook baie kalkerigheid in die grond, en dit word beweer dat kalkerige gronde beter weerstand bied aan die roes as die lemerige gronde van die meeste graandistrikte. 'n Ander ding wat hier egter mee te kampe is, is die waai vandie sand. In hierdie rigting word veral skade aangerig as die graan aan die opkom is. Een boer het vertel dat toe hy op 'n seker oggend van sy plaas af wegry, was 'n stuk land waarop hy 60 sakke koring gesaai het, net mooi aan die opkom, en begin groen deurslaan. Toe hy die aand by die huis kom was daar geen graantjie op die hele land te sien nie, en die gevolg was dat hy die jaar tot kaf moes koop vir sy diere. Dit is wat die suidweste wind kan doen. Dis 'n sprekende voorbeeld van watter enorme afmetings die waai van sand soms aanneem. Hierteen is daar ook geen middel van bestryding nie, en elkeen moet maar toesien dat sy goed so verwoes word. Dis dan al ern-

stige plaag waarmee die graanboere hier te kampe het, buiten die droogte natuurlik.

Die grond is wel baie vrugbaar, maar soms baie brak, as gevolg van die soute wat opkom uit die aarde deur die verdamping, en die feit dat daar dan nie 'n groot reënval is om dit weg te was nie. Dog die groot hoeveelheid kalk wat daar in die grond is, maak dat die brak nooit ernstige afmetings aanneem nie. Oral in die saailand sal 'n mens hope kalkklippe sien lê, wat daar bymekaar gebring is om nie in die pad te wees by die bewerking van die grond nie. Dit vorm dan soms 'n taamlike ernstige hindernis.

Wat die reënval van die streek om Saldanhabaai betref, was dit tot 'n paar jaar gelede taamlik reëlmatig. Sedert 1926 is daar nog altyd 'n reënval gewees wat goed onder die normale is. Dit had dan as gevolg dat die oeste baie swakker was, en boere wat gewoon was om tussen 2000 en 3000 sakke graan te wen, het in die laaste jare nie meer as 600 sakke gewen nie, en dit met dieselfde saad. Die swak oeste, tesame met die depressie wat sedert 1929 heers, en die feit, dat in die goeie jare hier veels te hoë pryse betaal is vir grond, maak dat die boere-gemeenskap nou in 'n uiters benarde toestand verkeer, en bankrotskappe is aan die orde van die dag. Baie ander boere weer wat diep in die skuld is by die banke en S.A.N.T.A.M. word nou deur hierdie mense slegs as bestuurders op die plase aangehou, teen 'n vaste salaris, want die besigheidmense sien in dat as hulle die boere nou in die sleg tyd gaan uitverkoop, hulle self baie geld sal verloor, want daar sal

nie kopers wees nie, en die plase sal baie swak pryse behaal. Ons kan verwag dat oor 'n jaar of twee as dinge eers weer beter gaan, daar nog meer bankrotskappe sal wees, want dan sal die besigheidsense hulle geld beter kan realiseer.

Ook die hele uitkyk op die landskap gee 'n mens nie die idee van groot voorspoed nie. Die opstalle op die plase is nie baie aantreklik nie, en die geboue is gewoonlik maar van 'n agteraf tiepe, met 'n paar verwaarloosde bloekombome daaromheen. Die plaaspaaie is gewoonlik sand en baie swaar om te ry. Vir die intensivering van die landbou bied die streek nie baie kanse nie, tensy die hele wese van die boerdery verander word. Die bruikbare grond is feitlik al alles skoon-gemaak man oerstruikgewasse, en word nou om die beurt gesaai. Die enigste manier waarop hierdie streek as 'n geheel 'n groter opbrengs sal kan lewer sal wees om die grond vir langer periodes in gebruik te neem, en gevolglik die plase kleiner te maak. Die enigste manier waarop dit sal kan gedoen word sal wees om kunsmatige bemesting toe te pas. Hier bestaan daar weer die gevaar dat die saad kan doodbrand, want ons moet onthou dat die grond baie los is en die reënval baie gering is vir koringproduksie, en dus sal die misstof baie maklik die saad kan verstik. Tussen hakies kan ons net hier meld dat die gewone reënval vir koringproduksie in die Westelike Provinsie gestel word op tussen 15 en 25 duim, en Saldanhabaai kry slegs tussen 10 en 15 duim. Vir besproeiing is hier feitlik geen kans nie. Die Bergrivier is wel daar, maar sy waterafvoer is gering, en as daar besproeiing toegepas word, sal dit waar-

skynlik hoër op langs die rivier geskied, sodat hierdie streek ook nie baie nut daarvan sal trek nie. Verder tel die afstand ook teen die onderneming. Besproeiing deur middel van vangdamme bied ook nie baie kans nie, want die grond is te los en gelyk, sodat die water nie lig saamloop in damme nie. Hoewel bogemelde beeld van die ontwikkeling van Saldanhabaai op landboukundig gebied miskien aan die donker kant geskilder is, is dit tog veilig om te voorspel dat in die nabye toekoms die streek baie min kans bied vir die ontwikkeling van 'n intensiewe, wetenskaplike landbou, met 'n groot produksie.

Graan-boerdery is, hoewel verreweg die vernaamste, tog nie die enigste tak van boerdery wat hier gedryf word nie. As streng bykomstige saak kry ons b.v. beesboerdery. Die beeste wat aangehou word is nie van 'n goeie ras nie, en hoewel hulle meesal deurgaans vir Friese, is dit tog 'n basterras. Elke boer hou so ongeveer 30 beeste aan. Van die getal verkoop hulle miskien 'n paar elke jaar, meesal vir die walvisatasies, en slag ook 'n paar vir eie gebruik. Van Augustus tot November word daar ook taamlik baie room weggestuur, d.w.s. as die koeie net gekalf het. Die room gaan na die romery op Darling, en dis dan natuurlik net die boere wat naby die spoor woon, wat dit kan doen. So word daar in genoemde maande ongeveer 70 kanne room elke oggend opge-laai tussen Hoedjiesbaai en Hopefield. Na November droog die koeie weer almal op, want hulle word nie gevoer nie, en dan begin die veld ook baie skraal raak. Die beesboerdery is dus geen betalende sylyn hier nie, en 'n mens weet self nie eintlik waarom die beeste aangehou word nie,

buiten om mis te maak, en die veld af te vreet. Jy sou dit selfs kon vergelyk met die beesboerdery in Indië, waar elkeen probeer om maar soveel beeste as moontlik in sy besit te hê, afgesien van die kwaliteit of waarde daarvan, en waar dit selfs as 'n sonde beskou word om 'n bees te slag;<sup>1</sup> reële ekonomiese waarde het die beeste dus gladnie.

Die beeste loop meesal in die bergagtige grond, en die weiveld wat daar is, is nogal heeltemal geskik vir hulle, buiten dat dit maar baie skraal gedurende die somermaande is, wanneer daar geen gras is nie, en die bossies ook maar droog is.

Iets wat baie meer ekonomiese waarde het hier rond, is die skaapboerdery, wat 'n betalende sylyn uitmaak, vernaamlik vir mense wat groot grond het. Tog kan ons nie die streek gaan beskou as dat dit baie geskik sou wees vir skape nie. Die veld is baie hard, en verder krap die bossies baie van die wol uit, sodat die wolgehalte swak is. Die tiepe skaap wat hier aangehou word, is dan ook nie daarop gemik om goeie wol te lewer nie.. Die mense hou die skape meer aan om aan die slagters te verkoop as slagskape, en sommige boere verkoop tot 250 jaar-oud hamels elke jaar. Baie van hulle hou tot 800 skape aan, en hoewel die wolgehalte swak is, vorm dit dan ook nog 'n inkomste wat nie te versmaad is nie. Die skape loop op die grond wat nie gesaai of gebrak word nie, en sodra die oes afgesny is, kom hulle ook op die stoppellande, waar daar baie kos vir hulle te kry is in die vorm van halms en pitte wat verlore gegaan het by die insameling van die oes. Die skape is meeste van die tyd in goeie kondisie en behaal ook goeie pryse. Dog

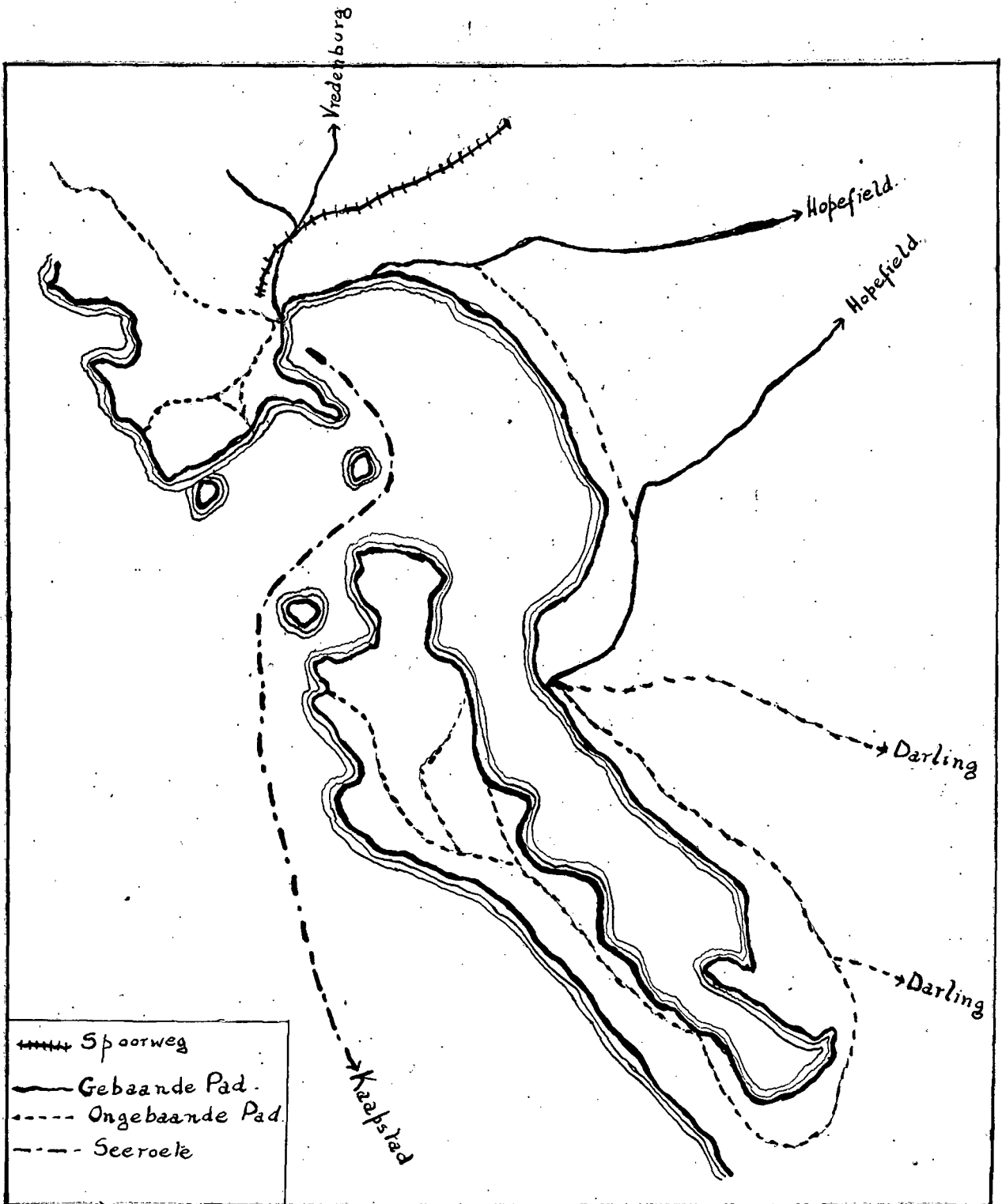
dieselfde klagte is ook hier in te bring, n.l. dat die boerdery nie op 'n wetenskaplike basis gëdryf word nie, en dat daar 'n baie beter vleis ras hier sou kon geteel word deur wetenskaplike kruising. Dit is 'n gebrek wat by die hele landbou van hierdie streek man toepassing is, en dit wys op 'n onontwikkelde gemeenskap. Dit is dan dadelik ook somar die rede vir die ekstensiewe vorm wat die boerdery aanneem. Die mense het nog die groot plase van ouds, en hulle beseft nie dat dit vir hulle beter sou wees om kleiner stukkie grond beter te bewerk nie, en 'n behoorlike bemesting toe te pas nie, as om groot plase ekstensief te verbou, en 'n ooreenstemmende laer opbrengs per eenheid van grond in gebruik, te oes nie. Die meeste boere is nog besiel met die tradisionele gees van "my vader en grootvader het geweet om op hierdie manier 'n bestaan te maak, en waarom sal ek ook nê voortgaan om so te boer nie". Die wetenskap met al sy uitvindings en verbeterings, het vir hulle geen waarde nie, en konserwatisme is die mees in die ooglopende kenmerk van die hele gemeenskap. Tyd sal wel seker hier ook 'n verandering bring, dog tot op hede is dit nog nie aan te merk nie. Egter kan ons nie die ekstensiewe boerdery alleen aan die hand hiervan verklaar nie. 'n Groot faktor wat hier in aanmerking moet geneem word is die klimaat. Met 'n reënval van ongeveer 12 duim per jaar, is dit maklik te verstaan dat die boerdery nog in so 'n ekstensiewe toestand is, veral as ons dink dat dit 'n koringstreek is. Maar selfs met 'n reënval van 12 duim per jaar is daar tog tot op, 'n sekere hoogte verbetering moontlik, en hoewel die boerdery hier nooit so intensief sal kan word as in streke met sê

w25 duim reent per jaar nie, kan dit, as die plase kleiner gemaak word en daar 'n bemesting toegepas word wat op deeglike proewe rus, welsekerlik hier ook meer geproduseer word, so dan nie per eenheid nie, dan tog as 'n geheel.

<sup>1</sup> Sien Huntington en Cushing: "Principles of Human Geography" bl. 340.

To see p. 113

# Verkeerswee van Saldahnbai.





die goed op te laai, is eenvoudig niks. Die graan moes 'n hele afstand gedra word deur mense, of so nie dan moes die trekdier afgehaak word en die wa op die kaai gestoot word. So 'n aflaaier was dus 'n hele proses, wat lank geduur het. Vir die koper weer was dit moeilik, want in Kaapstad moes die graan uitgelaaai word uit die bote, en dan of op die trein om na die meule geneem te word, of anders op waens (daardie dae was daar nog geen lorries nie). Die hele proses was dus 'n langsame en kostelike een. Daarby kom ook nog dat Stefán hier die monopolie van die vervoer had, waardeur hy druk kon uitoefen op die boere, en hulle betaal wat hy wou vir hulle grane, want verkoop hulle nie aan hom nie, dan kon hulle eenvoudig gladnie verkoop nie. Ander mense sou wel gewillig gewees het om die graan te koop, maar dan sou hulle nie geweet het hoe om dit in Kaapstad te kry nie. Daar Stefán toe ook nog die winkels op Hoedjiesbaai gehad het, kon hy vra wat hy wou vir sy artikels, en die hoë pryse eenvoudig toeskryf aan die hoë koste van vervoer, wat gladnie so was nie, want dit gaan oor see, wat op sigself al goedkoop is, en hierby kom ook nog die feit, dat as die bote nie kruideniersware en ander benodighede saambring het op hulle terugreis nie, hulle eenvoudig leeg sou moes terugkom, wat dan die vervoerkoste op niks laat beloop. Langebaan was in daardie tyd ook afhanklik van daardie vervoer, dog die plekkie was toe nog van so 'n geringe betekenis dat dit feitlik nie in aanmerking kom nie. Vandag is die verkeer na Kaapstad so te sê stopgesit, en is die enigste boot wat nog gereeld na Kaapstad reis dae "CANNUCK", wat die ingemaakte kreef vervoer. As 'n spesiale guns neem sy

ook soms passasiess mee, dog is nie daarvoor bedoel nie. Verder neem sy niks na Kaapstad nie. Nou en dan bring sy 'n bietjie kruideniersware en ander winkelbenodighede saam, dog dit gebeur maar min, hoewel dit natuurlik heelwat goedkoper sal wees om dit langs hierdie weg te vervoer, as met die trein. Die moeilikheid in verband met die oplaai in die Kaapstadse dokke, en dan weer die aflaaai by Hoedjiesbaai, skyn die groot moeilikheid te wees. Daar is ook nog ander bote wat hiervandaan op Kaapstad vaar, n.l. die kolebote van die walvisstasies. Gedurende die 7 maande wat die walvisstasies werk loop hierdie bote, een vir elke stasie, gereeld op en neer na Kaapstad. Verder is daar geen oorseese verbinding met Kaapstad nie.

In 1913 bereik die spoorweg Saldanhabaai. Dit raak die baai alleen by Hoedjiesbaai, die uiterste noordpunt, en die verste van die sentrum af, maar dan trouens die belangrykste deel, en die enigste plek waarheen die spoor kan loop om 'n behoorlike vraag te kry. Die spoorweg wat in gemelde jaar geopen word, was 'n smalspoorlyn, wat met die Kaapstad-Malmesbury lyn aangesluit het by Kalabaskraal. Dit het groot moeilikheid veroorsaak, want graan wat vanhier na Kaapstad gestuur word, moes by Kalabaskraal oorgelaai word, en dieselfde gebeur met kole wat van Kaapstad af kom vir die walvisstasies.kreef-fabriek. Dit het dan gebeur dat 'n lading goed 2 tot 3 dae neem om Kaapstad te bereik. Tog was dit dadelik 'n hulp vir die mense van Hoedjiesbaai. Die boere kon nou in die oop mark kompeteer met hulle grane, want die spoorweg is oop vir almal, en hoewel hulle nou 'n hoër vervoerkoste moes dra,

beteken dit tog ook dat hulle 'n hoër prys kry vir hulle grane. Vir die kopers is dit ook beter sō, want elke groot meule het gewoonlik sy private lyn, en so kan die graan met eenmaal se oplaai, direk tot by die meule geneem word. Dit dien ook as spoorslag vir 'n groter produksie, want daar is nou meer kopers, en daar is dus nie so 'n beperkte aanvraag waarna geskik moet word in die produksie nie. Elke boer was nou in die geleentheid gestel om te produseer soveel as hy maar kon, want daar was nou dadelik meer as een koper in die veld. Ook vir die vissersbedryf beteken die opening van die spoorlyn taamlik baie, want die kon nou hulle gedroogde vis stuur oor die hele land, direk van Saldanhabaai af. Vir die res van die baai beteken dit ook iets, dog lank nie so baie nie, want dāt het geen direkte aansluiting met die spoor gehad nie. Langebaan se naaste spoorwegstasie is Langebaan-road, 21 myl daarvandaan. Tog is dit slegs sedert die spoorlyn daar kom dat Langebaan <sup>op</sup> ~~daar~~ kom as 'n vakansieoord, want, al kom daar nie baie mense met die spoor daarnatoe nie, beteken dit tog dat die vakansiegangers nou verseker is van 'n baie beter behandeling daar, wat betref die daaglikse benodighede. Ook die boere om daardie deel van die baai kon toe begin graan produseer, want, al was hulle ver van die stasie af, tog was dit beter as niks, en 20 myl is nog heeltemal 'n redelike afstand. Oor die algemeen het die spoorlyn darem nie so 'n wonderlike betekenis vir die baai gehad nie, want die geval was nie soos b.v. met 'n verafgeleë binnelandse deel nie, waar absoluut geen verkeersweg voor die tyd bestaan het nie, en waar die aankoms van die spoorweg dadelik 'n nuwe

ekonomiese vista voor die bewoners laat ontrol nie. Op Saldanhabaai was daar toe alreeds 'n vorm van verkeer, n.l. oor die see, en die spoorweg bring alleen hier 'n verbetering, omdat dit 'n gereelde diens in die lewe roep, wat nie vir private wins gedryf word nie. Soos ons alreeds gesê het was die spoorlyn van 1913 'n smalspoor. Die diens was ook nie baie frequent nie, en alleen tweemaal per week kon passasiers opgeneem word. Goederetrein was meer volop, al na gelang van die seisoen. Die diens was baie stadig, en dit veroorsaak groot oponthoud by Kalabaskraal, waar dit by die breë spoor aansluit. Al vroeg begin die mense wat deur die lyn bedien word, n.l. die woonagtig op Hoedjiesbaai, Vredenburg, Hopefield en Darling, 'n beweging op tou sit vir 'n breë lyn. Die regering gee hieraan gehoor, en in 1926 is die breë lyn voltooi tot op Hoedjiesbaai. ~~W~~er bring dit verandering, dog ook nie te veel nie.

Die breë spoor stel die boere in staat om nog meer te produseer, want nou kan die graan gouer vervoer word, en kan ook baie meer opgelaai word. Die diens word ook nou meer gereeld, en elke dag loop daar 'n trein na Kaapstad, wat 'n paar passasierswaens aanhet. Nog het die mense gevoel dat dit nie genoeg is nie, en so is op algemene aandrang in Januarie l.l. 'n verder diens vir passasiers ingestel, wat 4 maal per week op en neer loop tussen Hoedjiesbaai en Kalabaskraal. Dit is net een wa, en word gedryf deur 'n petrolmasien. Dit versnel die diens aanmerklik, en stel persone van Hoedjiesbaai in staat om in een dag die terugreis na Kaapstad te maak. Saam met hierdie bus neem dit omtrent 6 uur om die afstand van  $88\frac{1}{2}$  myl na Kaapstad af te lê.

Om aan te toon dat die spoorweg van Saldanhabaai nie sleg gebruik word nie, aangesien die ontwikkeling nog so klein is, kan ons hier 'n paar syfers aangee. Ons maak 'n vergelyking tussen die jare 1929, 1930, en begin 1931, en dan alleen vir die maande Desember, Januarie en Februarie.

1929			1930			1931		
In	Uit	totaal	In	UIT	Totaal	In	Uit	Totaal
Des. 147	70	217	167	225	392	-	-	-
Jan. 90	180	270	160	273	453	-	-	-
Feb. -	-	-	171	105	276	240	165	405.

Dit toon aan tot op 'n seker hoogte watter besigheid daar op Hoedjiesbaai gedoen word oor die spoor. Van die totaal wat hier weggestuur word is daar nie baie graan nie, want langs die lyn op is daar baie systasies waar die boere hulle graan op die trein laai. Alleen die boere in die onmiddellike nabyheid van Saldanhabaai bring hulle graan hierheen. Die res van die produkte wat van hier vervoer word is meesal vis en kalksteen, en ook 'n bietjie graniet. Vir kalksteen is daar in die laaste tyd 'n baie kleiner aanvraag, en ook so vir graniet. Die taamlike groot styging wat daar aan te merk is in die maande Nov. en Des. 1930, teenoor dieselfde maande van die vorige jaar, is vir 'n klein deel te wyte aan die feit dat daar gedurende 1930 'n bietjie meer landboukalk van Hoedjiesbaai af weggestuur is. Grotendeels egter is dit toe te skryf aan die feit dat daar baie meer graan weggestuur is, en ook 'n bietjie meer vis. 'n Reusehandel na buite is dit nie, en as b.v. die ingemaakte krewes met die trein weggestuur sou word, dan sou dit baie groter gewees het, maar daar die krewes vir uitvoer gaan, is dit baie beter en goedkoper om dit met die motorboot na Kaapstad te stuur,

want die oorlaaiery/in die dokke geskied somer van die motorboot af in die skip. Die handel op Hoedjiesbaai is ook nie baie groot nie, dog ook dit toon 'n styging aan. Die artikels wat inkom is hoofsaaklik verbruiksware, klerasie en bou-materiaal - ook nog vissersbenodighede soos lyn, hoeke, nette, ens. Dat ons hierdie drie maande kan gaan beskou as die normale vir die jaar, is nie uit te hou nie, en hulle is miskien 'n bietjie ongelukkig gekies, n.l. juis wanneer die boere hulle graan wegstuur. Vir die jaar sal die syfers heelwat laer wees wat betref die artikels wat van hier versend word.

Die toestande op Langebaan is heel anders, want hier sal ons vind dat die artikels wat inkom, heelwat laer is as die wat versend word. Buiten graan is daar geen ander produk wat van Langebaan-road versend word nie. Natuurlik kom hier dieselfde artikels in, buiten die groot hoeveelheid vissersbenodighede. Langebaan se posiesie in verhouding tot die verkeersmoontlikhede, is dan ook baie ongunstiger as die van Hoedjiesbaai, want sy lê sowat 21 myl van haar stasie af. Daar is geen gereelde regeringsdiens tussen Langebaan en Langebaan-road nie, buiten die pos-lorrie nie.

Wat die paaie van Saldanhabaai betref, sal ons vind dat dit in 'n goeie toestand is. Daar is nie baie gebaande weë wat deur die Afdelingsraad gemaak is, en deur hulle onderhou word nie, dog vir 'n gebied soos hierdie, wat nog betreklik onontwikkeld is, is dit genoeg. Van Vredenburg na Hoedjiesbaai is die pad gebaan; en ook een na Hopefield hiervandaan, en ook een van Langebaan na Hopefield. Vir die res

loop daar baie paaie, soos b.v. die een langs die kus tussen Hoedjiesbaai en Langebaan en van hier al om die lagoene; ook nog een van Langebaan na Darling, en verder 'n hele paar oof die skiereiland. Geeneen van die is gebaan nie, en hulle kan nie maklik deur 'n motor gery word nie, maar hulle dien tog as middels van kommunikasie, want hulle word wel deur karre en waens gery.

Die verkeerstoestande van Saldanhabaai kan ons dus oor die algemeen as taamlik gunstig beskou. Die van Hoedjiesbaai is natuurlik die beste, want hier vind ons die aansluiting van die drie vernaamste vorms wat die verkeer aannaem. Wat die res van die baai betref is dit minder gunstig - Langebaan het wel nog 'n behoorlike pad, maar die res het nie eens dit nie. Tog is dit nie slegter as baie van ons binnelandse gebiede nie, en daar dit so onbelangryk is, het dit miskien nie beter verkeermiddels nodig nie. 'n Beter verkeers-sisteem sou dōt ook nie so baie baat nie, want, soos alreeds uiteengesit, kan die gebied nie baie meer produseer nie, en dus ook nie baie meer mense onderhou nie.

---

HOOFSTUK VIII.DIE SOSIALE OMSTANDIGHEDE.

Soos ons alreeds in 'n vorige hoofstuk, aangetoon het, is daar drie definitiewe strata in die bevolking van Hoedjiesbaai : blankes, basters en suiwer Kaapse gekleurdes. Daar bestaan hier 'n hoë mate van vermenging, en laat ons probeer nagaan welke invloed die vermenging het. Buiten die persone wat in die besighede en hotelle werk, is die mense meesal besig met die visvangs, en hier kry ons dat blank en gekleur naas mekaar op dieselfde vissersboot is, en dieselfde betaling ontvang. Hier kry ons dus 'n skimp van die, vir sommige gevreesde, ekonomiese gelykstelling. Dat dit hier baie goed werk kan nie gesê word nie, want hoewel die lewensstandaard van die gekleurdes miskien minimaal daardeur verhoog word, is dit tog baie duidelik dat die lewensstandaard, rasse-sentiment en blik op die lewe van die blankes baie gedaal en verander het, ja selfs byna tot op die basis van die gekleurdes. Vir die studente van die ekonomie, en die voorstanders van die sosialistiese beginsels van absolute ekonomiese gelykheid, sal dit miskien 'n onrusbarende verklaring wees. Nog vir die blankes, nog vir die gekleurdes was die vermenging dus heilsaam - intendeel kan ons sê dat dit vir die blankes agteruitgang beteken het, en die gekleurdes feitlik onverskillig gelaat het.

Die gekleurdes van Hoedjiesbaai is sonder uitsondering Kaapse gekleurdes, en is meesal besig in die visvangs, of werk in die



kreef-fabrieke. Waar die hele gekleurde bevolking 'n lewensstandaard het wat iets hoër staan as die van die kleurlinge op plase, kan ons dit toeskryf aan die feit dat beide die man en die vrou in staat gestel word om te werk - die een as visser, en die ander of by die kreef-fabrieke, of by die vis-huise, en só 'n totale loon verdien wat hoër is as die normale. Hierby kom ook nog die feit dat die man geen dagloner is nie, en dat daardeur miskien 'n gevoel van groter selfstandigheid ontwikkel word, wat heilsaam inwerk op die verhoging van die lewensstandaard. Daar is baie goeie kleurlinge, en sommige wat selfs eienaars is van groot vissersbote - net net nominele eienaars nie, maar wat werklik in besit daarvan is. Dit oefen ook weer 'n invloed uit, hoewel nie baie merkbaar nie, want dit dien as spoorslag vir die minder goeie kleurlinge om vorentoe te beur en hulle posisie te verbeter. Dat hierdie toestande nie sterker deurwerk, en 'n algemene, duidelike verhoging van die lewensstandaard van die hele kleurlinggemeenskap bewerkstellig nie, is toe te skryf aan die feit dat die gewone kleurling ambiesieloos is, en heeltemal tevrede is om voort te leef in sy toestand.

Wat ons veral opgeval het in Hoedjiesbaai, was die feit dat openlik daar nie baie sameloping tussen blank en gekleurd is nie. Nietteenaastande die bevolking so sterk verbaster is, skyn die kleurling in die openbaar nog 'n baie deferensiële houding in te neem teenoor die blanke man, en l.s.g. nog in elke opsig as sy meerdere te beskou. Dit is voorwaar vreemd, as ons dink aan die ekonomiese gelykstelling wat daar bestaan, en dis dan ook 'n goeie bewys vir die argument van die

socialis, n.l. dat, altans in die nabye toekoms, die kleurling, niet-teenstaande ekonomiese gelykstelling, tog wel terdeë die witman as sy meerdere sal beskou.

Die intellektuele ontwikkeling van die blankes in Hoedjiesbaai laat veel te wense oor. Die gewone witman is byna totaal ongeletterd, en kan ternouernood sy eie naam teken. Dit het natuurlik weer betrekking op die vissersbevolking. Vir die res is die geleerdheid maar soos dit in gewone agteraf plekkies is. Die essensiële punte van die besigheid waarin 'n persoon betrokke is, verstaan hy goed, maar van wyer studie en 'n kennis van die buitewêreld is daar byna geen sprake nie. Dieselfde geld ook vir die meerderheid van die boere daar rond - feitlik ongeletterde mense in die lig van ons hedendaagse ontwikkeling. Die bietjie belang wat daar nog is buite die boerdery, word gewy aan die politiek, en verder kom dit dan ook nie. Die mense leef feitlik nog almal in die stadium waar hulle hulle verbeel dat as jy die Bybel kan lees en jou naam kan teken, jy die toppunt van intellektuele ontwikkeling bereik het - altans hoog genoeg gegaan het om 'n deeglike visser of boer uit te maak, as jy maar net in die wyse voetstappe van jou vader wil volg.

Die skool op Hoedjiesbaai is 'n laerskool, wat net tot by standerd VI onderwys gee. Die staf bestaan uit drie persone, en die aantal kinders varieer gewoonlik tussen 60 en 70. By monde van die hoof van die skool kan ons hier aangee dat die gehalte werk wat gelewer word baie swak is, en dat die intelligensie onder die normale is. Die kinders is ambiesieloos, en, volgende op die voetstappe van hulle ouers, meen

hulle dat as hulle genoeg het om van te lewe, hulle niks meer nodig het nie. Die werk wat daar gedoen word, nl. die visvangs, eis geen hoë intellektuele ontwikkeling nie, en daar is dus geen spoorslag om na iets hoër in die lewe te streef nie. Meeste van die kinders sit net in die skool totdat hulle 16 jaar oud is, en gaan dan visvang. Die aantal kinders wat van die omliggende plase af inkom, toon 'n gestadige agteruitgang aan, want die boere beseft dat dit nie sakk help om hulle kinders na so 'n skool te stuur, <sup>nie,</sup> waar hulle afgetrek word, i.p.v. opgehef ~~te word~~ <sup>te</sup> word ~~nie,~~ en elke persoon wat dit enigszins kan bekostig stuur sy kinders na Hopefield of Vredenburg vir hulle opleiding.

Die intellektuele ontwikkeling van die gekleurdes weer, is miskien iets bokant die normale, van die kleurling op die boerplaas. Daar is 'n kleurlingskool wat deur die Engelse kerk gestig is, en deur hulle beheer word. Dit het 'n staf van 3 onderwyseresse, en daar is ongeveer 150 kinders op die register, dog die bywoning is baie swak, en daar is gewoonlik nooit meer as tweederde van die kinders aanwesig nie.

Die enigste kerk wat op Hoedjiesbaai aangetref word is die Engelse kerk, wat skaars 70 lede tel, en waarvan nog 'n goeie klomp kleurlinge is. Hoedjiesbaai val onder die Ned. Ger. gemeente van Vredenburg, en as sulks word daar eenmaal per maand 'n diens gehou deur die leeraar van Vredenburg. Verdere inrigtings om die mense intellektueel op te help, soos debatsverenigings en dergelyke, bestaan daar eenvoudig nie, en die behoefte daarvoor word ook in die geheel glad nie gevoel nie, want die mense sien nie die nut daarvan in nie.

Hoedjiesbaai het 'n dorpsbestuur, bestaande uit 6 lede, wat deur die belastingbetalers gekies word. Die bestuur is daar om toe te sien dat alles ordelik gaan in die dorp. Hulle kan belasting hef, verbeterings aanbring, voorgestelde huisplanne goed- of afkeur - in kort alles wat 'n gewone dorpsbestuur by magte is om te doen. In Hoedjiesbaai het hulle 'n belasting van  $1\frac{1}{2}$  pennie per 1£ vaste eiendom gehef, en hierdie geld bestee hulle daaraan om 'n primitiewe sanitêre stelsel in werking te hou, en verder om nodige verbeterings aan te bring. As ons egter dink dat die belasbare eiendom van Hoedjiesbaai slegs omtrent £8000 is, dan kan ons insien dat daar nie eintlik baie uitgevoer kan word nie - trouens wat kan 'n mens vandag doen met £40? Tog doen hulle darem hulle best en is vernaamlik die toestand van die paaie al baie verbeter. Vir 'n paar jaar gelede het Hoedjiesbaai geen paaie gehad nie, en vandag is hoofweg en ook, 'n paar systrate al gegruis.

Die dorp is min of meer opverdeelt in twee dele. Waar jy inkom aan die noordekant, d.w.s. van Vredenburg se kant af, Kry jy eerstens die huise van die blankes, en dan 'n entjie verderaan die winkels en hotel, waar ook nog baie huise van blankes staan. Dan kom 'n mens in die gedeelte van Hoedjiesbaai wat plaaslik al baie opspraak verwek het. Dit is n.l. die plek waar die gekleurdes se huisies staan. Dit staan absoluut op die beste deel van die dorp, n.l. aan die voet van Baviaanekop, en ontsier die hele omgewing. Dit is almal klein sink-geboortjies wat 'n mens die idêe gee van vuilheid en onreinheid. As daar maar simmetrie was, dan sou dit al dadelik 'n baie beter indruk gemaak het,

maar die huisies staan in enige moontlike vorm en ry, so deurmekaar soos jy dit nou maar kan kry. Die ingesetenes van Hoedjiesbaai is baie ontevrede oor hierdie toestand van sake, en sou dit graag verbeter sien, dog is op die oomblik onmagtig om daar iets aan te doen, daar die grond, saam met die huisies meestal behoort aan die kreef-fabrieke, wat dit dan aan die kleurlinge verhuur, om so nog 'n beter houvas op die kleurlinge te verkry, want as hy nie wil werk nie, sê hulle sy huur op. Hulle is nie gereed om die groot kapitaal wat hierin gestee is, somers te gaan verbeur nie. Die ligging van die huisies hier en nog verderaan op die plato, word dan ook plaaslik aangevoer as die rede waarom die plan van die Londonse sindikaat van 1911 misluk het. Die sindikaat sou dan gesien het dat dit te veel geld en moeite sou kos om hierdie deel van die dorp te verplaas, en hoewel hulle instemmig was om die waterskeema aan te pak, sou hierdie moeilikheid vir hulle te veel geskyn het. Op die keper beskou lyk hierdie bewering oordrewe, want geen sindikaat wat die plan ernstig geneem het, sou hom deur so 'n bykomstige sakie laat afsien het daarvan nie, dog dis 'n bewys van die feit dat die teenwoordigheid van die kleurlingdorpie binne Hoedjiesbaai gladnie gewens is nie. Hierby kan ons voeg dat na die tyd die dorpsbestuur van Hoedjiesbaai stappe gedoen het om die kleurlingdorpie op die plato verder te kry, en vandag staan dit verder agter op die plato, aan die agterkant van die koppie.

Die grootste deel van die waterfront van Hoedjiesbaai is kroongrond, en is dus onder die bestuur van die dorpsbestuur. 'n Deel

egter behoort nog aan Stefán Bros. van Kaapstad, wat eers baie groot belange gehad het in Saldanhabaai. Vandag egter het hierdie firma heel hulle heeltemal teruggetrek van die baai, en die deel van die kus wat nog aan hulle behoort, saam met die kaaie wat hulle daar laat bou het, verhuur hulle nou, vernaamlik aan Jode, wat daar laat vishuise opsit het en so deelneem aan die vishandel. Die deel wat nog aan Stefán behoort is n.l. vanaf die kreef-inmakery van die S.B.C.C. in 'n noordwaartse rigting, tot ongeveer waar die strand begin. Dis nog 'n goeie 150 tree, en is 'n belangryke besitting. As daar aan die res van die kus, wat aan die regering behoort, enige verandering wil aangebring word, moet die dorpsbestuur eers hulle goedkeuring daaraan heg. Hulle is nie by magte om die grond te verkoop nie, maar wel, om dit te verhuur. Hulle doen dit dan gewoonlik op jaartermyne, maar dan word gespesifiseer dat die huurder daar verbeteringe moet aanbring, ter waarde van nie minder as 'n bepaalde som nie, te wete in die vorm van vishuise en kaaie. Vir diz huurder is dit 'n gevaarlike proposiesie, want sy huur kan opgesê word as die jaar om is, maar aan die ander kant weer sal dit nie so lig gebeur nie, want dan sal die dorpsbestuur hom moet vergoed vir sy verbeterings, en hiervoor het hulle nie die geld nie.

Laat ons nuu verder gaan en die toestand op Langebaan in oënskou neem. Hier woon baie minder mense as op Hoedjiesbaai. Die geklerdes veral werk meesal op die walvisstasies, en die blankes is meesal handelaars, hotelhouders of losieshuishouders, ander mense wat geldelike belange het daar, en ook 'n paar renteniers. Daar is hier ook heelwat

basters, dōg die persentasie is seker lank nie so hoog as op Hoedjiesbaai nie.

Langebaan is vernaamlik 'n vakansieoord, en met vakansietye is daar baie mense. Daar is twee hotelle, en 'n hele paarx losieshuise. Daar is geen dorpsbestuur op Langebaan nie, en die paaie wat daar gemaak is, is deur die Afdelingsraad gemaak. Langebaan wōrd so genoem, omdat dit geleë is aan 'n lang, reguit strand van fyn, wit sand. As feitlike voorstad van Langebaan vind ons Sandbaai, waar daar 'n klompie mooi strandhuise staan van die ryk mense wat sohaentoe kom vir hulle vakansies. Die kleurling deel van die dorp is in Langebaan baie beter geleë as in Hoedjiesbaai, n.l. 'n hele end agter die kus, so half in die veld. Baie van die huise van Langebaan staan die hele jaar, buiten in vakansietye, leeg, en is gebou alleenlik met die oog op die verhuur daarvan. Die ander plekkies langs die lagoene op is van so min belang, en is ook al op ander plekke bespreek, dat dit nie nodig is om hulle weer te noem nie.

---

## HOOFSTUK IX.

### SLOT - 'n BLIK IN DIE TOEKOMS.

Ons het nou Saldanhabaai bespreek uit alle gesigspunte wat vir ons van belang is. Vir Suidafrika as 'n geheel, is daar, prakties gesproke, geen besondere voordeel in die baai opgesluit nie. Die hawe van Saldanhabaai is die enigste natuurlike hawe wat ons het langs ons kuste, en dit kan geklassifiseer word onder die beste wat daar is. Waarom is daar dan geen voordeel in vir Suidafrika nie? Eenvoudig om die feit dat Kaapstad vandag daar is. Duisende ponde is alreeds spandeer aan die hawewerke daar, en om Saldanhabaai nou te gaan ontwikkel om Kaapstad se plek in te neem, sou onprakties en onekonomies wees. Waar die mense op Saldanhabaai kla dat Kaapstad al hulle kanse weggeneem het, en vandag haar uiterste doen om te verhoed dat Saldanhabaai sal ontwikkel, is reg in soverre dat dit waar is, dog dis slegs heel natuurlik dat daar opposisie van die kant van Kaapstad sal kom, siende dat daar so baie geld in opgesluit lê, sowel publieke as private geld. Besigheidsmense wat miskien 'n moontlikheid sien om Saldanhabaai te laat ontwikkel, moet met hierdie feit goed rekening hou, voordat hulle hulle geld hier gaan insteek, want die kanse is goed dat hulle dit sal verloor.

Om Saldanhabaai naas Kaapstad as hawe te laat ontwikkel, sal onsin wees, want ons kommersiële posisie regverdig dit eenvoudig nie. Dit is 'n geval van of die een of die ander, en hoewel daar sulke pragtige natuurlike fasiliteite op Saldanhabaai is, moet die een feit,



n.l. dat Kaapstad al tot 'n groot hawe ontwikkel het, altyd in die oog gehou ~~word~~ word. Saldanhabaai se agterland tel hier teen haar, in soverre dat dit geen voordele bied bokant die van Kaapstad nie. Daar lê 'n hoë platort kort agter haar, wat die kusvalkte, wat ~~al~~ reeds baie ongunstig is, baie smal maak. Die uitvoer wat oor Kaapstad gaan kan baie maklik oor een hawe gaan, en hier is nie in die verste verte sprake van dat die toestande wat in die oostelike Verenigde State heers, ook hier sal deurgang vind nie. Hier kan nooit 'n Portland of 'n Boston opkom naas 'n NewYork nie. Ons land is te arm hiervoor - te arm aan ligging, te arm aan reën val, aan steenkool en aan yster. Sover as daar in die toekoms kan gesien word, sal Kaapstad oorgenoeg wees vir die Suidafrikaanse handel, saam met die ander, reeds ontwikkelde hawens wat ons het.

Verder sal daar vir die ontwikkeling van Saldanhabaai die k<sup>o</sup> operasie van die Dept. van Spoorweë enn Hawens nodig wees, want hawewerke sal moet opgerig word, en die verkeerswese sal baie verbeter moet word. Hier sal daar ook groot moeilikheid wees, want genoemde dept. sal nie maklik tot samewerking beweeg kan word nie, siende dat hulle ook baie groot geldelike belange in die Kaapstadse hawe het. Met 'n groot mate van sekerheid kan ons dus konstateer dat, as dinge bly soos dit vandag is, en daar nie 'n wesenlike verandering kom in Suidafrika, wat die hele ekonomiese stelsel omverwerp nie, dan sal Saldanhabaai nooit ontwikkel tot 'n hawe van enige aansien nie.

Waar daar nog 'n floue moontlikheid bestaan vir Saldanhabaai is as Suidafrika, 'n oorlogshawe nodig kry. Die geskiktheid van die baai

om in hierdie rigting diens te doen is alreeds bespreek, en dit soun oorbodig wees om weer daarop in te gaan. Tot op hede was 'n oorlogshawe nog nie nodig vir Suidafrika nie. Dit word meegebring deur ons ligging, wat as vernaamste kenmerk het isolement. Ons gevaarlikste teenstander, juis omrede die rassevraagstuk wat ons hier het, is Japan, wat ongeveer 9000 myl van ons af lê. Vir 'n oorlogskip is dit onmoontlik om sover van sy basis af te opereer, en hiervandaan hoef ons dus niks te vrees nie. Wes-Europa lê ongeveer 6000 myl van ons af, en V.S.A. 7000 myl; twee distansies wat dit ook onmoontlik maak. Ons naaste bure is Brasilië en Argentinië, elk omtrent 3000 myl van ons af. Selfs hierdie distansies is ook al ver vir 'n oorlogskip, en politieke oorweginge bring dit mee dat ons hiervandaan ook niks te vrees het nie. Dog daar bestaan altyd die moontlikheid dat tegniese verbeteringe hierdie ge-isoleerde posiesie van ons kan afneem, en dan sal Suidafrika wel deeglik haar kus te moet beveilig. Terwyl ons so 'n lang kuslyn het om te verdedig, sal ons waarskynlik twee oorlogshawens nodig hê. Hier staan Saldanhabaai dan 'n goeie kans om die westelike hawe te word. Die oostelike hawe sal waarskynlik St. Luciabaai wees. Dog dis alleen 'n vae moontlikheid, waarvan nie baie aandag hoef bestee te word nie. Dit is vanselfsprekend dat so 'n moontlikheid sal berus op die veronderstelling dat Saldanhabaai 'n behoorlike watervoorsiening sal kan kry, wat nog geensins 'n uitgemaakte saak is nie.

M.i. lê die enigste hêil vir Saldanhabaai opgesluit in die feit dat sy haar plaaslike bronne ontwikkel. Hier egter word daar in se-

kere takke ook nie baie kanse vir ontwikkeling gebied nie. Daar is b.v. die kreefindustrie. Soos alreeds uiteengesit betaal dit vir ~~die~~ die kreef-fabriek die beste om naby sy vanggrond te wees. Daar hier ternou-ernood meer krewes kan gevang word as vandag, is hier nie moontlikhede vir uitbreiding nie. Die walvis-industrie sal seer seker nog kan uitbrei, dog hier vind ons weer dat die heftige kompetisie van die Antartiese watere die bedryf baie skade aandoen, en as die vangs stopgesit word, dan geld dat eerste vir Suidafrikaanse watere. So, is die ontwikkelingsmoontlikhede in hierdie rigting ook nie groot nie.

Met die visnywerheid is dit egter heel anders. Hier word kanse gebied vir 'n baie groot ontwikkeling. Die opname wat gemaak is met die "Pickle", het getoon dat ~~ien~~ in die watere om Saldanhabaai daar 'n oorvloed van betalende vis is. "The depth showed that the 200 fathom slope extends outward very considerably off Saldanha Bay, indicating a large fishing area in this region".<sup>1</sup> Solank die nywerheid egter 'n kleinbedryf bly, sal die ontwikkeling nie groot wees nie. Wat nodig is, is dat dit 'n kapitalistiese bedryf word, met groot bote wat 'n ent die see invaar. Saldanhabaai sal pragtig dien as sentrum waar die vis bewerk kan word. Dit sal natuurlik as gevolg hê dat die kleinbedryf doodgedruk word, want die kapitalistiese massa-produksie metode sal 'n baie goedkoper en meer eenvormige produk op die mark kan plaas. Maar dit sal ook as gevolg hê die emploëer van 'n massa arbeiders - seker baie meer as wat vandag 'n lewe maak deur die visvangs. Met die mark sal daar seker ook nie moeilikheid ondervind word nie, want, afgesien van ons plaas-

like mark, wat 'n goeie afnemer is, en ook ruim kanse bied vir uitbreiding, veral in die binnelande, het ons nog Australië wat in die laaste jare 'n aansienlike hoeveelheid Suidafrikaanse vis geneem het, en ook baie meer sal kan neem. Ook in ander lande, vernameklik die Suid-Europese lande, was ons vis en vissery-produkte nog altyd in goeie guns, en daar bestaan ook geen rede waarom die mark nie sal kan uitgebrei word nie.

'n Ander rigting waarin daar uitbreiding moontlik is, is in die ontginning van die fosfaatafsettings van Saldanhabaai. Tot op hede was dit nog onbetalend, omdat die fosfaat ~~was~~angetref word in harde massa's, wat dan eers met kommersiële swawelsuur moet behandel word om dit bruikbaar te maak in die landbou. Dis 'n duur proses wat onbetalend is. Voortdurend word egter eksperimente gedoen om 'n ander proses uit te vind, en dis moontlik dat ons in die nabye toekoms 'n goedkoper een sal hê. Die groot fosfaatafsettings van Saldanhabaai kan dan ontgin word, en dit sal die plek ook baie vorentoe help. Dat daar 'n mark vir die fosfate sal wees, staan nie te betwyfel nie, want dis baie nodig in landbou

Word hierdie dinge voldonge feite, dan is dit seker dat Saldanhabaai 'n periode van bloei sal deurmaak. Te ver sal sy nie kan gaan nie, want dis nie industrië wat hulle leen tot 'n baie hoë ontwikkeling nie. Vissery nog miskien wel, maar nie fosfaat-ontginning nie, want dis 'n streng tydelike industrie. Na so'n kort skets van die toekomstighede sien ons in dat Saldanhabaai se kanse nie baie rooskleurig is nie, en dit alles omdat sy aanvanklik nie genoeg vars water gehad het nie, en dit vandag nog nie het nie.

Aanhangsel A.

## P R O C L A M A T I O N.

BY HIS EXCELLENCY THE RIGHT HONOURABLE VISCOUNT  
GLADSTONE, A MEMBER OF HIS MAJESTY'S MOST  
HONOURABLE PRIVY COUNCIL, KNIGHT GRAND CROSS  
OF THE MOST DISTINGUISHED ORDER OF ST. MICHAEL  
AND ST. GEORGE, HIGH COMMISSIONER FOR SOUTH AFRICA  
GOVERNOR-GENERAL AND COMMANDER-IN-CHIEF IN AND  
OVER THE UNION OF SOUTH AFRICA.

Under and by virtue of the powers in me vested by section twelve  
of the Customs Management Act, 1913, I do hereby proclaim, declare,  
make known, and direct as follows:-

That the following ports, viz.: St. Helena Bay, Hondeklip Bay,  
Lamberts Bay, Saldanha Bay, Hout Bay, Port Beaufort, and Struys Bay  
shall be ports for export only and subject to the following limitations:

- (a) No goods shall be exported from any of the said ports in  
any ship which shall have on board goods liable to duty,  
except under the supervision of an officer of the Customs,  
the expenses of whose attendance, when required at  
either of ~~the~~ said ports, shall be satisfactorily guaranteed  
by the master or agent of the vessel.
- (b) That every ship taking in cargo for export at the ports  
shall have previously passed export entry and obtained  
clearance at such ports as may be directed by the Commissioner  
of Customs.

GOD SAVE THE KING.

Given under my hand and the Great Seal of the Union of South  
Africa at Durban this thirtieth day of June, One thousand Nine hundred  
and Thirteen.

(SGD) GLADSTONE.

Governor-General.

By Command of His Excellency the  
Governor-General-in-Council.

(SGD) J.C. SMUTS.

Dis net om die posiesie van die baai te laat uitkom. Hierin sien  
ons duidelik die ondergeskikte posiesie wat Saldanhabaai beklee.

Aanhangsel B

Daar geen definitiewe syfers kon verkry word omtrent die uitvoer  
van walvisolie van Saldanhabaai nie, het ons die uitvoer van Kaapstad ge-

kry in die jaarverslae van die "Cape Town Chamber of Commerce", en gee dit hier weer. Dit sluit die walvisolie in wat uitgevoer ~~was~~ uitgevoer word van Hangklip af. Tog vorm l.s.g., relatief gesproke, maar 'n klein hoeveelheid, en kan onderstaande tabelle ons enigszins 'n beeld gee van die uitvoer van Saldanhabaaise walvisolie, en die waarde daarvan, afgaande van die veronderstelling dat ongeveer vyf-sesde van die onderstaande uitvoer die van Saldanhabaai is :-

Jaar	Hoeveelheid	Totale waarde.
1927-1928	62,244 vate	£283,626.
1928-1929	56,772 vate	£262,677.
1929-1930	44,785 vate	£193,982.

Volgens hierdie tabel lyk dit dus of daar 'n afname in die produksie is, dog dis geen angswekkende verskynsel nie, daar die walvisproduksie die neiging het om nie baie konstant te wees nie, dog op en afgaan vertoon. So kan dit wees dat die volgende seisoen wanneer daar weer gevang word, daarminkien 'n styging sal wees

Die waarde per ton kan ons uit die laaste tabel bereken:

(6 vate gaan op 'nton)

Jaar	Tonne	Waarde per Ton.
1927-1928	10,374	£28.
1928-1929	9,462	£28.
1929-1930	7,464	£26.

Die waarde van oliehet dus taamlik konstant gebly, hoewel ons in 1929 al 'n daling kan bespeur, wat in 1930 skielik tot benede £20 per ton gegaan het, vir redes alreeds aangestip.

Vir die verduideliking van die bestemming van die walvisolie

kon geen afsonderlike statistiek vir Kaapstad in die hande gekry word nie. Hier sal ons dus die totaal vir Suidafrika aangee, wat ook tog 'n goeie leidraad sal kan gee :

Jaar	Waarde van Totaal S.A.	Waarde uitgevoer na		
		Gr. Brit.	Nederl.	Duitsl.
1925	£471,119	£132,856	£295,257	-
1926	£287,217	£154,839	£132,378	-
1927	£330,538	£ 41,623	£286,386	-
1928	£466,958	£ 43,728	£172,986	£248,843
1929	£351,837	£173,986-	£173,860	£105,187

Hierdie drie lande vorm dus verreweg die vernaamste afnemers van ons walvisolie. Voor 1928 was dit alleen Gr. Brittanjie en Nederland wat ons olie neem, dog in 1928 kom Duitsland ook skielik op, terwyl Gr. Brittanjie se aandeel baie afneem. Nederland is nog altyd die gereeldste afnemer van ons olie.

#### Aanhangsel C.

Dit het nog moeiliker gegaan om kreef-statistieke te kry - daar kon nie eens vir Kaapstad afsonderlik verkry word nie. Dis egter darem goedgevind om die verkrygbare syfers te tabelleer, en daardeur uit te bring watter groot rol Frankryk speel by die uitvoer van ons kreef :

Jaar	Waarde uitgevoer	Na Frankryk	Persentasie.
1925	£234,867	£156,349	66
1926	£175,625	£ 93,550	54
1927	£202,817	£119,584	59
1928	£222,426	£161,800	73
1929	£218,381	£163,838	75

Dit kan ons 'n beeld gee van die groot aandeel wat Frankryk neem in ons kreef-uitvoer. Vir Saldanhabaai is hierdie syfers nog

aan die konserwatiewe kant, n.l. die grootte van die persentasie van die uitvoer na Frankryk, want in werklikheid is dit heelwat hoër, dog dit gee ons 'n goeie idee van die oorweldigende posisie wat sy inneem.

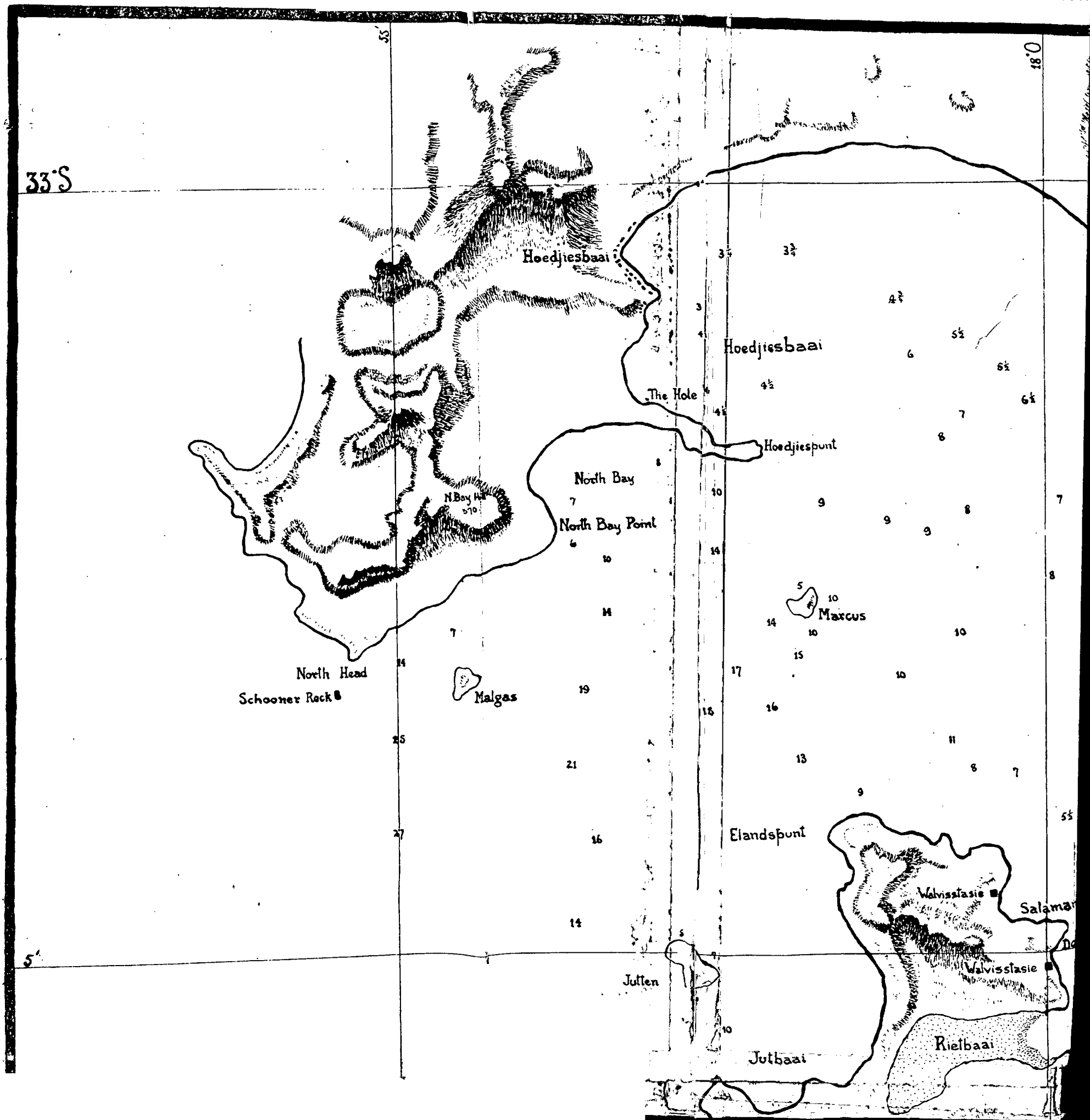
#### Aanhangsel D.

Om statistieke van die guano-versameling te kry, is feitlik onmoontlik, daar die regering dit wil laat publiek maak nie, omdat daar dan ontevredenheid onder die boere mag ontstaan, oom die bepaalde aantal sakke wat hulle kry. In Schultze: "Fischerei an der Westküste Südafrikas", het ons egter 'n klompie ou syfers gekry, wat die verhouding wat ons aangestip het oor die hoeveelheid guano wat op elke eiland versamel word, taamlik goed uitbring, met die byvoeging dat daar nou meer guano op die eilande versamel word, omdat daar nou meer voëls kom, en ook omdat daar nou beter metodes gebruik word.

	1898	1899	1900	1901	1902
Malgas	776 ton	875 ton	608 ton	485 ton	689 ton
Jutten	108 "	165 -	144 -	51 -	388 -
Marcus	78 -	121 -	60 -	17 -	88 -

Ons sien dus dat op Malgas die meeste guano versamel word, baie minder op Jutten en die minste op Marcus. Vandag is die verhouding nog ongeveer dieselfde, net die verskil dat daar nou meer guano versamel word op Jutten, as wat die bostaande verhouding aantoon.





# ANHABAAI

Skaart No. 123 2. Skaal  $\frac{1}{49170}$

33° S

Lynch Blindes

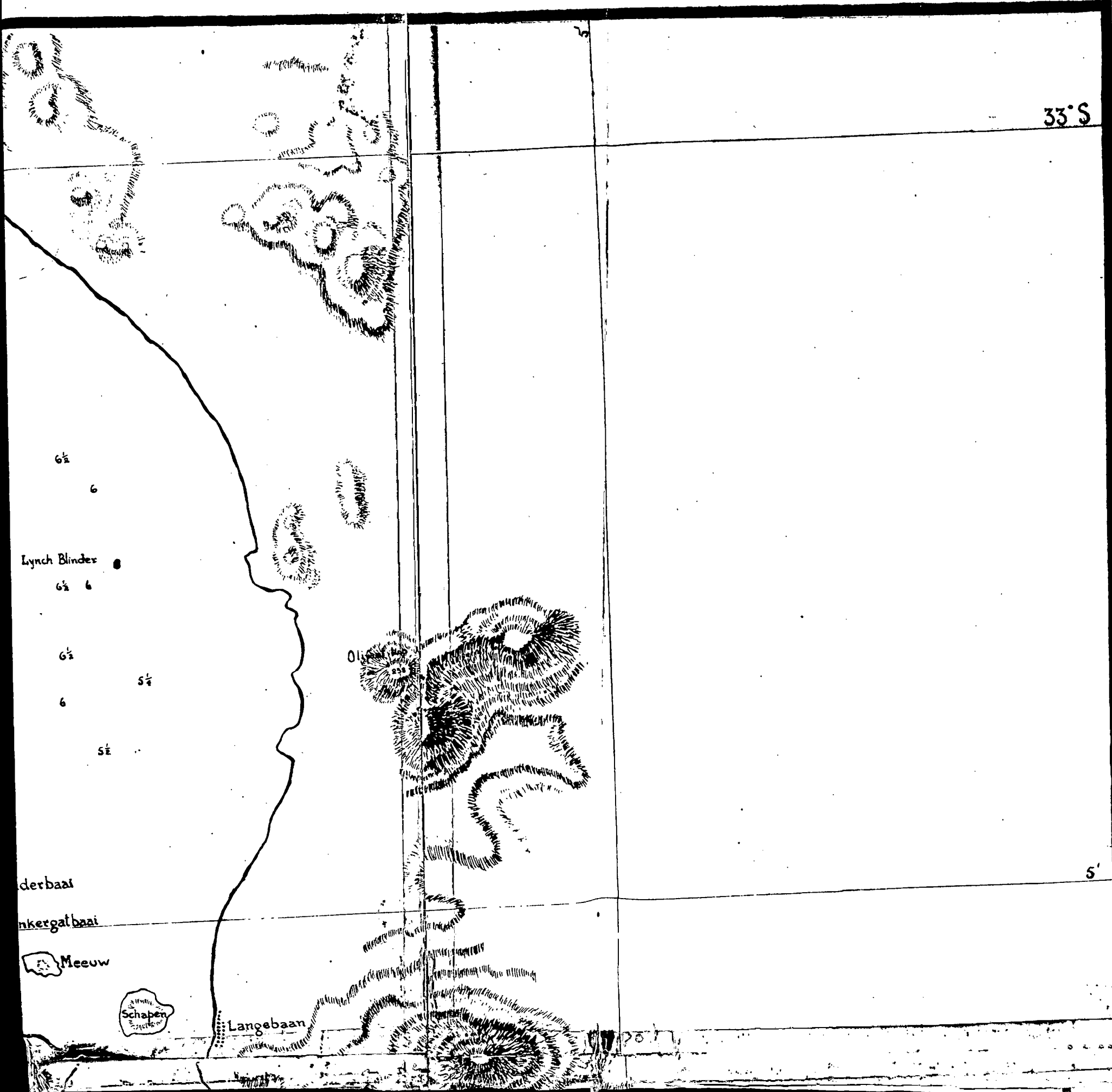
derbaai

nkergatbaai

Meeuw

Schape

Langebaan



South Head

reef Baat

Viaq Ba

10'

55'

18° 0'

