

Namakwaland se koperstasies

Johannes Stefanus Strauss

Namaqualand's copper stations

Until now, writers on Namaqualand's railway have focused primarily on the construction of the harbour and railway facilities to transport copper from Port Nolloth to the copper mines. They provided limited information on some of the copper stations. In this text, the spotlight falls more on life at all the stations. Birth, baptism, marriage and death records of churches in Namaqualand, archival sources of the Western Cape Archive and Record Services, and other sources provided interesting information on life at the stations, and were utilised to compile this text. The article deals with life at all the stations, addressing questions such as: Who were the inhabitants?, Where did the labourers come from?, What kind of labour did they perform?, What interesting events took place at the stations?, and What recreational activities did the station residents participate in?.

1. Inleiding

Hierdie artikel het ten doel om meer lig te werp op die vestiging van stasies langs die Namakwalandse spoorlyn en om die leefwyse van die stasiebewoners gedurende die laat 1800's en vroeë 1900's te belig. Alhoewel skrywers soos J.M. Smalberger (1969, 2016), G. De Vylder (1998), G.L.D. Ross (1998, 2000), F.C. Cornell (1920), A.R.E. Burton (1907) en R. Moffat (1858) voorheen oor die kopermyne en die Namakwalandse spoorlyn geskryf het, het hulle meer op die bou van infrastruktuur soos die hawe en spoorlyn gefokus. Daar is ook nie pertinent op alle stasies gefokus nie en sommige van die aspekte, wat deur hierdie studie belig word, is ook nie deur bovermelde skrywers gedek nie.

Die soeklig van die artikel is gerig op verskeie navorsingsvrae ten opsigte van die stasies en hul bewoners soos die ligging en naamgewing van die stasies, waarvandaan die stasiebewoners gekom het, die arbeid wat hulle verrig het, interessante gebeurtenisse en sosiale aktiwiteite wat by die stasies plaasgevind het.

Data vir hierdie teks is uit verskeie bronne ingesamel, insluitend publikasies oor koperontginning in Namakwaland, doktorale tesisse oor die tema, rekords van Namakwalandse kerke, koerante, koloniale jaarverslae, argivale bronne van die Genealogiese Instituut van Suid-Afrika, die biblioteek van die Universiteit Stellenbosch, die Wes-Kaapse Argief en Rekorddiens, asook aanlyn bronne wat oor verskillende aspekte van die koperstasies handel.

2. Namakwaland voor die vestiging van die stasies

Sommige van die eerste inwoners van Namakwaland het later bewoners van die stasies geword. Die eerste inwoners van Namakwaland was die San en die Khoikhoi. Daar is soms na laasgenoemde groep as “Groot- en Klein Namakwas” verwys. Eersgenoemde het ten noorde en laasgenoemde ten suide van die Oranjerivier gewoon (Gordon, 1803: 75). In hierdie artikel word die oorkoepelende term “Namakwas” gebruik, omdat albei groepe soms aan beide kante van die Oranjerivier gewoon het.

Die Namakwas het by verskeie geleenthede met die Nederlanders kontak gehad, soos op 21 Desember 1681 toe van die Namakwa-leiers die Kasteel besoek het (Heese, 1942: 7). By daardie geleentheid het Simon van der Stel by hierdie leiers van die koper in Namakwaland verneem en hy wou graag die mineraal tot voordeel van die Verenigde Oos-Indiese Kompanjie (VOC) ontgin. Daarna is verskeie reise deur die Nederlanders onderneem om die koper te vind.¹ Na verskeie onsuksesvolle poginge het Simon van der Stel self in 1685 die koperberge bereik, maar na deeglike ondersoek het hy tot die slotsom gekom dat daar nie genoeg brandhout in die kopergebied beskikbaar was om die koper te smelt nie en die vervoer daarvan na die see sou ook groot uitdaginge stel. Derhalwe is die koper nie ontgin nie. Dit sou eers ongeveer 167 jaar later plaasvind nadat die Britte die Kaap vir die tweede keer by die Nederlanders oorgeneem het.

Benewens die San en die Namakwas het ander groepe ook mettertyd in Namakwaland gevestig, soos die Griekwas en wit veeboere. Laasgenoemde was hoofsaaklik van Nederlandse herkoms en hulle het leenplase by Leliefontein en Groenrivier in Namakwaland bekom (Heese, 1942: 40).² In 1779 was daar 19 wit veeboere in die gebied en 14 van hulle was met Nama-vroue getroud. Hierdie 19 veeboere was van Nederlandse herkoms (Gordon, 1803: 75). Hulle afstammeling sou van gemengde herkoms wees en na hulle is as “basters” verwys (Heese, 1942: 52).³

Die Namakwas se kontak met die Nederlanders en ander Europeërs het ook daartoe gelei dat hulle aan die christendom blootgestel is. Mettertyd het daar by sommige Namakwa-leiers die begeerte ontstaan dat hulle en hul volgelinge ook geletterd moes wees en in 1816 het Jantjie Wildschut of Haimoep ’n versoek aan ’n sendeling, Barnabas Shaw, gestuur om ’n sendingstasie by Leliefontein te vestig. Die sendingstasie is toe by Leliefontein gevestig (Alexander, 1838).⁴ Later het nog sendingstasies by ander plekke in Namakwaland tot stand gekom. Baie Namakwalanders het by hierdie sendingstasies gaan woon en sommige het later werknemers by die koperstasies geword.

3. Vestiging van die stasies langs die Cape Copper Company (CCC) se spoorlyn

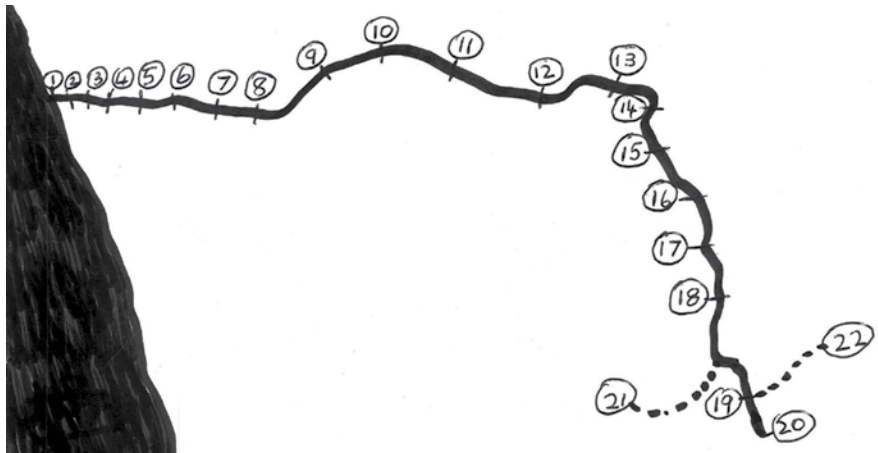
In 1852-53 is die eerste kopermyn by Springbok gevestig en dit was ook Suid-Afrika se eerste kommersiële myn.⁵ Hierdie myn is deur Phillips & King bedryf. Daarna is koper vanaf 1856 in Okiep deur die Cape Copper Company (CCC) ontgin. Vervoer van die kopererts vanaf die myne na die see was van die begin af 'n groot probleem. Aanvanklik is die koper oor die Messelpad en Wildeperdehoekpas na Hondeklipbaai vervoer waarvandaan dit na Brittanje verskeep is. Die transportryers moes eers die onverbiddelike bergland aanpak en daarna die Sandveld aandurf. Van hierdie transportryers was van Nederlandse herkoms. Droogtes en siektes het ook tot die probleme van die transportryers bygedra en dit het ook tot baie vrektes onder trekdier gelei. Daar was nie altyd genoeg water en weiding op die roete vir die trekdier beskikbaar nie (Ross, 2000: 30). Uiteindelik moes die CCC na ander vervoeroplossings soek.

Vervolgens is Richard Thomas Hall in 1865 deur die CCC aangestel om verskillende vervoeropspies te ondersoek en verslag te doen aan die mynmaatskappy. Hall en sy gesin het hul intrek in Port Nolloth geneem nadat hy as die siviele ingenieur van die CCC aangestel is, (NAK Dooprekord, 1871: 71). Hy het ná sy ondersoek die direksie van die CCC oorreed om eerder 'n spoorlyn vanaf Port Nolloth na Okiep te bou, omdat Port Nolloth 'n beter natuurlike hawe as Hondeklipbaai was. Dit sou ook makliker wees om Port Nolloth per spoorlyn met die kopermyne te verbind. Die bou van die spoorlyn vanaf Port Nolloth na Nonams (naby Anenous) is deur Wet No. 4 van 1869 gemagtig (GDGB, 1880). Teen daardie tyd was Namakwaland 'n distrik van die Kaapkolonie en wetgewing is deur die Kaapse parlement uitgevaardig.

Op 4 September 1869 het die bou van die spoorlyn 'n aanvang geneem en op 23 Desember 1870 is dit tot by Anenous voltooi. Daarvandaan sou passasiers en goedere met transportwaens na Okiep vervoer word. In Desember 1875 het die spoorlyn Okiep bereik, (Ross, 1998: 142). Die hoofspoorlyn is later deur middel van twee sylyne na Nababeep en Concordia uitgebrei (Webley, 2016: 8). Mettertyd is stasies by verskillende plekke op die roete gevestig soos in die kaart hierna aangedui word.

In 1878 is die spoorlyn verbreed om swaarder trokke te hanteer en in Augustus 1886 is die eerste stoomenjin vanaf Port Nolloth tot by Abbevlaack-stasie gebruik. Eers teen 1893 sou stoomenjins die volledige roete by die muiltrein oorneem. Toe het die CCC se spoorlyne 'n totale afstand van 260 kilometer gedek (WKARD CCP 9/21, 1906). Alhoewel die koms van stoomenjins daartoe gelei het dat daar nie meer so baie muile benodig is nie, het die CCC steeds 'n aantal muile

aangehou, aangesien watervoorsiening by die stasies tydens droogtes 'n groot probleem geword het. Dan moes die muile maar weer die werk gedeeltelik by die stoomenjins oorneem (Ross, 1998: 145).



1. Port Nolloth	7. Myl 17	13. Klipfontein	18. Steyerkraal
2. Myl 5	8. Oograbies	14. Steinkopf	19. Brakputs
3. Jules Hoogte	9. Abbevlaack	15. Swartbult	20. Okiep
4. Myl 8	10. Myl 28	16. Paddagat	21. Nababeep
5. Myl 11	11. Grasvlakte	17. Ratelpoort	22. Concordia
6. Myl 14	12. Anenous		

Figuur 1: Kaart van die koperstasies van Namakwaland⁶

Benewens die spoorlyn het die CCC ook Port Nolloth-hawe ontwikkel sodat kopererts na Brittanje uitgevoer kon word en steenkool daarvandaan ingevoer kon word om die koper te smelt. By die kaai is 'n stoomkraan, wat 3 ton gewig kon ophig, geïnstalleer om die hantering van vrag te vergemaklik. In 1905, 1906 en 1907 onderskeidelik het Port Nolloth 82 334 ton, 74 416 ton en 72 588 ton kopererts uitvoere hanteer (WKARD CCP 10/22, 1905: 124). Nie net kopererts is deur die hawe hanteer nie. Produkte soos guano en gom is ook deur Port Nolloth uitgevoer (USB Boek 50, 1890).

4. Lewe by die stasies langs die spoorlyn

Verskeie stasies is langs die spoorlyn gevestig soos hierbo aangetoon is. In hierdie artikel word Concordia- en Nababeep-stasies nie bespreek nie, omdat hulle nie op die hooflyn gevestig is nie.

4.1 *Name van die stasies*

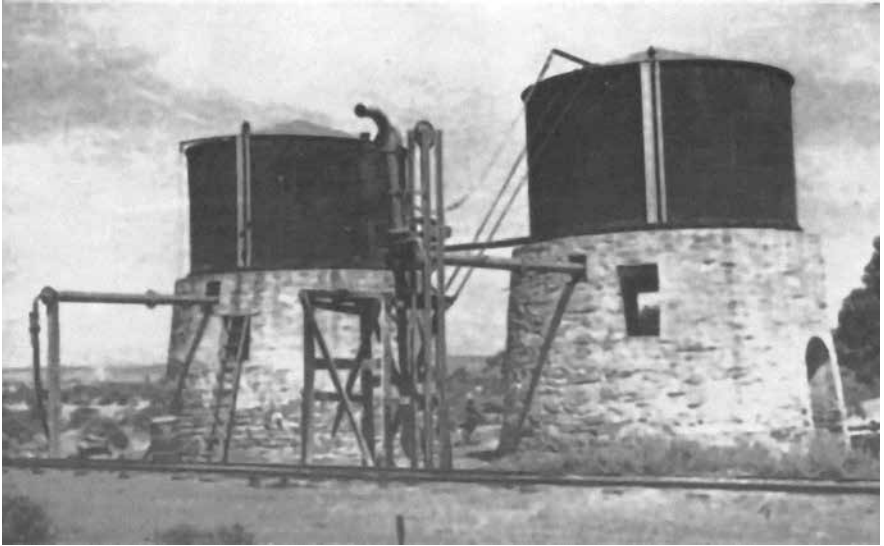
Die eerste stasie op die roete is by Port Nolloth gevestig. Voordat Port Nolloth tot stand gekom het, is die plek deur die Namakwas as Aukwatowa gedoop, wat beteken “die plek waar die water die ou man weggenem het” (Carstens, 2011: 22). Die Namakwas het daar robbe gevang wat as voedselbron en vir die maak van klere gebruik is en dit was klaarblyklik een van hierdie Namakwas wat daar verdrink het. Toe die dorp later ontstaan het, is dit eers Robbebaai genoem voordat dit Port Nolloth geword het.



Die muilrein maak gereed om Port Nolloth-stasie te verlaat. Op die agtergrond kan 'n skip gesien word (Von Zeil, 1905)

In 1873 het Goewerneur Henry Barkly vir Port Nolloth besoek en toe het die dorp uit 'n houtkerk, die CCC-bestuurder se woning, die hotel, groot- en kleinhandelwinkels, 'n slaghuis, smids- en skrynwerkerswinkel, asook 'n bakkerij bestaan (NAMC, 1996: 72). Daar was hout-en sinkhuise met steil spitsdakke sodat die reënwater en water wat deur kondensasie veroorsaak is in ysterbakke opgevang kon word en vir huishoudelike doeleindes aangewend kon word (De Vylder, 1998: 7). Die dorp is na kommandeur M.S. Nolloth vernoem nadat hy in 1854 die gebied op versoek van die koloniale regering besoek het om verslag te doen oor die baaie en hawens in die omgewing.

Verskeie van die stasies op die roete het hul name gekry op grond van hul afstand vanaf Port Nolloth. So byvoorbeeld is die tweede stasie Myl 5 genoem. Daar is 2 watertenke opgerig om water aan die stoomenjins van die trein te voorsien. Die metaaltenke is op voetstukke van klip gebou en personeel is aangestel om die infrastruktuur in stand te hou en toe te sien dat daar voldoende voorrade water in die tenke opgegaar sou word om aan die stoomenjins se waterbehoefte te voorsien.⁷ Die water by Myl 5 en ander stasies is hoofsaaklik uit fonteine, putte en boorgate verkry.



Die twee watertenke wat by Myl 5 naby Port Nolloth opgerig is (Jux, 2010)

Die derde stasie was Jules Hoogte, waarvandaan Port Nolloth se drinkwater verkry is. Dit het maandeliks ongeveer 378 500 liter water vir die dorp en die stoomenjins gelewer (Cornell, 1920). Die dorp se drinkwater is met 'n rolvaatjie, wat deur donkies of muile getrek is, vanaf Jules Hoogte vervoer. Die water is dan van huis tot huis in Port Nolloth verkoop en diegene wat nie die brakkerige water kon drink nie moes maar water van die Kaap per skip invoer. Die rolvaatjie is later met treinwaens vervang wat houters water vanaf Jules Hoogte na Port Nolloth-stasie vervoer het.

Myl 8 was die vierde stasie wat ongeveer 13 kilometer vanaf Port Nolloth geleë was en daarna het Myl 11, Myl 14, Myl 17 en Oograbies gevolg. Die naam van laasgenoemde plek beteken “sanderige vlakte met baie gemsbokspore” (Burger, 1986: 275). Wanneer dit goed gereën het en die vlaktes goeie weiding gehad het, het daar baie springbokke en gemsbokke in daardie omgewing voorgekom.



Die twee watertenke wat by Myl 5 naby Port Nolloth opgerig is (Jux, 2010)

Daarna het Abbevlaack gevolg. Die naam beteken “vaalbosvlakte”, verwysende na die vaal bosse wat op die vlakte gegroei het. Hierdie plaas is in November 1884 deur die CCC aangekoop om onder andere Abbevlaack-stasie te vestig, (Burger, 1986: 146). Daar is ook soms na Abbevlaack as Myl 22 verwys, omdat die afstand vanaf Port Nolloth na Abbevlaack 22 myl (ongeveer 35 kilometer) is. Abbevlaack het ook as “Jolliestaan” bekend gestaan. Op 9 April 1873 het De Vylder ’n hele aantal basters tussen Abbevlaack en Anenous teëgekom wat met hul vee daar geboer het. Een van hierdie veeboere het in daardie tyd ongeveer 1 000 beeste besit (De Vylder, 1998: 11). Benewens die beeste is daar ook met vetsterskape geboer.

Voor die koms van die spoorlyn en stasies is die kopererts met trekdiere vanaf die kopermyne na Port Nolloth vervoer. Tydens sy besoek aan Namakwaland, het Moffat verskeie basters daar aangetref wat transportryers was (Moffat, 1858: 173). Die transportryers het vervoerkontrakte van die CCC ontvang om hoofsaaklik kopererts na Port Nolloth te vervoer en daar het hulle weer graan en ander produkte opgelaaai (De Vylder, 1998: 14).

Hierdie transportryers het bepaalde staanplekke en oornagplekke op die koperroete gehad. Een van die oornagplekke was Jolliestaan. By Jolliestaan het die mans gewoonlik groot pret gehad en omdat dit so jolig (“jollie”) by hierdie oorstaanplek gegaan het, is die plek dus “Jolliestaan” of “jolige staanplek” genoem. Een spel wat hier gespeel is, het behels dat twee mans sou probeer om mekaar se hemsplou af te skeur. Die deelnemer wat eerste die ander se hemsplou afgeskeur het sou as wenner uit die stryd tree (Burger, 1986: 146).

Myl 28- en Grasvlakte-stasies het daarna gevolg. Laasgenoemde is ook Myl 37 genoem soos in een van die kerkrekords aangetoon word (SAKPN Sterfrekord, 1880: 7). Die stasie is na die wye grasvlaktes vernoem wat in daardie tyd daar voorgekom het.

Page 7

BURIALS in the Parish of St. Andrew Port Nolloth in the Division of Namaqualand in the Year 1880					
N.A.R.D.	Abode	Declared Date of Death	When Buried	Age	By whom the Ceremony was performed
Anna Auker No 25	Port Nolloth	Dec 21 st	Dec 22 nd	45	C. E. Jones
Eirja Shamma Oks No 26	Port Nolloth	Dec 25 th	Dec 26 th	9	C. E. Jones
1881 Oscar Locke No 27	37 th Mile station C.O.N.S. Railway	Jan 27 th	Jan 28 th	24	C. E. Jones

Uittreksel uit die Sterfrekord vir St. Andrews Kerk Port Nolloth (SAKPN, 1880)

Anenous-stasie het ná Grasvlak gevolg en die naam beteken “die plek in die hoek van die berg” (Burger, 1968: 54). Dit het ook as Muishondfontein bekend gestaan. Teen 1873 het die plaas aan ’n Namakwa-man behoort wat baie ryk was en groot koringlande in die omgewing aangelê het (De Vylder, 1998: 14).



Die muiltrein op Anenous-pas in 1880. Die passierswa is deur 3 muile getrek. Die twee drywers kan ook waargeneem word. (Old steam locomotives in South Africa, 2010)

Klipfontein was die volgende stasie op die roete en dit is vernoem na die klipperige fontein naby die plek waar die stasie en hotel opgerig is. Die konstruksie van die spoorlyn tussen Anenous en Klipfontein was voorwaar 'n ingenieursmeesterstuk en teen 1873 is die 19 kilometer tussen Anenous en Klipfontein voltooi (Ross, 1998: 142). Na die moeilike tog teen die pas uit het die muilrein Klipfontein gewoonlik teen ongeveer 17:00 bereik waar die passasiers teen gunstige tariewe in die hotel kon oornag.



Klipfontein Hotel met die watertenk en spoorlyn op die voorgrond (Old steam locomotives in South Africa, 2010)

Na Klipfontein het Kookfontein- of Steinkopf-stasie gevolg. Die Namakwas het die plek Khankhois of Besondermeid genoem (NGSS, 1969: 25-26). Daarna is die naam na Kookfontein verander voordat dit Steinkopf geword het, toe dit na dr. Steinkopf vernoem is. Laasgenoemde het vanaf Duitsland na Steinkopf gekom. Die spoorlyn is teen 1875 tot by Steinkopf verleng (Ross, 1998: 142). Teen 1873 was daar 'n kerk en skool in Steinkopf met pragtige tuine waarin daar palmbome, granate, vye, verskillende groentes en blomme geplant is (De Vyllder, 1998: 16).

In 1879 het nuus die mense van die stasie bereik wat hulle laat glo het dat voorspoed dalk op pad was toe daar tydens prospektering vir steenkool naby Steinkopf op goud afgekom is. In daardie tyd het die kopermyne voortdurend vir steenkool geprospekteer, omdat die ingevoerde steenkool baie duur was. Volgens

die prospekteerders was die goudvoorkoms van goeie gehalte, maar die kwantiteit was nie voldoende om tot die vestiging van 'n myn oor te gaan nie (*Graham's Town Journal*, 1879: 2).

Steinkopf-stasie is deur Swartbult-stasie gevolg, wat ongeveer 102 kilometer vanaf Port Nolloth geleë was, aldus Ross (1998: 144). Daarna het Swartbult-stasie op die roete voorgekom (Ross, 1998: 144). Die volgende stasies was Paddagat en Ratel Poort. Die naamgewer van laasgenoemde stasie het gereeld ratels in die poort aangetref en die poort na hierdie diere vernoem. Met die koms van die stoomtrein is daar ook 'n watertenk by Ratel Poort-stasie opgerig. Die oorblyfsels van hierdie watertenk is vandag nog teen die N7, by Ratel Poort, sigbaar soos in die foto hierna waargeneem kan word.



Die muiltrein by Ratel Poort-stasie (Old steam locomotives in South Africa, 2010)

Steyerkraal-stasie het daarna gevolg, waar daar ook 'n watertenk opgerig is wat vandag nog langs die N7 staan, by die afdraaipad na Steyerkraal. Nes die ander langs die spoorlyn moes hierdie watertenk water aan die stoomenjins van die CCC voorsien. Mettertyd het daar by Steyerkraal 'n gemeenskap gevestig wat hul eie skool gehad het. Die skool het ook as kerk gedien.

Vanaf Steyerkraal sou die trein na Brakputs-stasie reis. Die stasie se naam verwys na die brak water wat in die put by die stasie aangetref is. Voor Brakputs-stasie het die Nababeep-sylyn, wat in 1899 voltooi is, by Garragoup aangesluit. Vandag nog is Clara, die stoomenjin, by Nababeep-museum te sien en kry 'n mens ook 'n idee van hoe die trokke van daardie era gelyk het (Webley, 2016: 8).



Okiep-stasie se platform (Okiep-Port Nolloth narrow gauge railway, 2017)

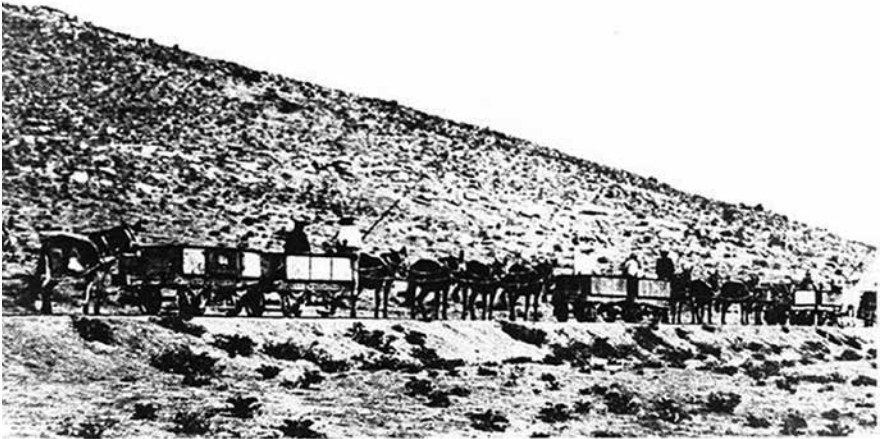
Kort na Brakputs het die spoorlyn Okiep-stasie bereik. Die naam beteken “brakplek” of “brakfontein” of “grootbrak” of “plek van die groot brakkol”, verwysende na die soutgrond wat ’n groot kol op die grond veroorsaak het (Burger, 1986: 31-32). In Okiep-stasie het die skril geluid van die fluitjie gewoonlik die einde van die reis aangekondig. Dit was die enigste Namakwalandse stasie wat ’n platform gehad het, soos op die bostaande foto aangetoon word.

4.2 Waarvandaan het die werknemers gekom?

Werknemers wat deur die CCC in diens geneem is, het van heinde en verre gekom en hulle het hoofsaaklik van die CCC se vervoerdienste gebruik gemaak om by die kopermyne uit te kom.

Port Nolloth-stasie was die beginpunt van die spoorlyn vir passasiers wat per skip opgedaag het. So byvoorbeeld het Biskop J. Simon, wat vanaf Frankryk gekom het, in 1909 met die muilrein vanaf Port Nolloth na Okiep gereis. Sy reisbeskrywing verskaf interessante inligting oor die muilrein. Biskop Simon en die ander passasiers wat daardie dag per skip opgedaag het, het twee opsies gehad om op die kaai te kom. Hulle kon met ’n leer vanuit die boot opklim of hulle kon in ’n mandjie met ’n katrol opgehys word. Die mandjie was ongeveer 1,5 meter hoog en dit was aan ’n katrol gekoppel. Aan die een kant het dit ’n deur gehad. Wanneer die wind sterk gewaai het, was dit ’n vreesaanjaende ervaring om in die swaaiende mandjie uit die boot opgehys te word.

Daarna het die trein gewag. Dit is die “special” genoem, omdat die passasiers nie vir die rit betaal het nie. Net voordat die muiltrein die stasie verlaat het, het die kondukteur ’n fluit geblaas. Elke passasierswa is deur 3 muile in gelid getrek en vir die vragwaens het hulle 4 tot 6 muile per vragwa ingespan. Die muile het agter mekaar op die spoor gedraf en daar was ongeveer 60 muile in die muiltrein wat tydens Biskop Simon se rit op die roete diens gedoen het. Daar was 12 vragwaens toe hy op 9 April 1873 met die muiltrein uit die hawe vertrek het (Simon, 1909: 142).



Die muiltrein op die Port Nolloth-Okiep-spoorlyn (Old steam locomotives in South Africa, 2010)

In die foto hierbo kan ’n mens sien dat vir elke wa twee drywers gebruik is. Die een drywer het ’n sweep gehad waarmee die muile aangedryf is en sy kollega het die handrem hanteer. Laasgenoemde moes seker maak dat die wa, veral op afdraande, nie onder die muile sou beland nie. Die foto weerspieël ook dat die muile in groepe van 4 voor die waens ingespan is en dat dit klaarblyklik vragwaens was. Na ’n sekere afstand afgelê is, is die span muile deur ’n ander span vervang – hierdie omruiling het ongeveer 10 minute geneem (Ross, 1998: 144).

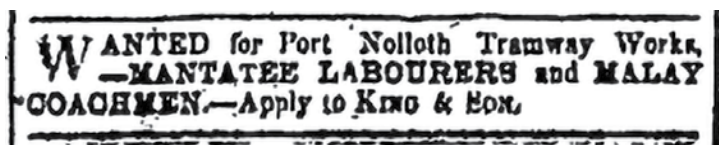
Die geskoolde arbeid by die kopermyne is primêr deur Europeërs verskaf. Van hierdie Europeërs was van Nederlandse herkoms. In die vroeë fase van koperontginning het myn-eienaars moeite gedoen om myners van Cornwall in Wallis in te voer, omdat hulle baie ervaring by tin- en kopermyne opgedoen het. Teen 1856 was die koperstormloop egter verby en baie Cornwall-myners het huiswaarts gekeer. Enkele van hierdie werknemers het in die kopermyne van Namakwaland agtergebly en met plaaslike vroue in die huwelik getree, (Nauright, 2004: 7). Van hul nasate woon nog daar.

Mettertyd is al hoe minder Namakwalandse arbeid gebruik, veral omdat sommige diens verlaat het sodra die eerste reën uitgesak het. Hulle het dan geploeg en hoofsaaklik graangewasse soos koring, rog, hawer en gars geplant (NGSS, 1969: 65). Skole het dan vir die ploegtyd gesluit sodat die kinders met die landboutake behulpsaam kon wees. Gevolglik het die kopermyne mettertyd Namakwalandse werkers vervang met arbeiders vanuit Delagoabaai (Maputo). Hierdie Mosambiekers is as die mees betroubare ongeskoolde Afrika-arbeidsbron in daardie tyd beskou (Nauright, 2004: 2). Mettertyd het hierdie arbeidspoel ook opgedroog weens faktore soos arbeidstekorte wat op die Natalse suikerplantasies ontstaan het, werksgeleenthede tydens die bou van die Witwatersrand-Delagoabaai-spoorlyn (1876 tot 1890) en ander faktore (Harries, 1977: 63).

Toe het die fokus al hoe meer na St. Helena-eiland verskuif. Volgens Strauss (2021: 80-83) het verskeie stoot- en trekfaktore, soos die beskikbaarheid van vakatures by die kopermyne, die St. Helenas gelok.⁸ In Mei 1907 byvoorbeeld het 100 St. Helenas na Namakwaland migreer en by 'n kopermyn in Concordia gaan werk (Gallwey, 1907: 26).

Die St. Helenas het vanaf 'n eiland gekom wat ook deur die Nederlanders op hul reise na en vanaf die Ooste as halfwegstasie gebruik is. Sedert 1651 het die Nederlanders en die Britte om die beurt die eiland in besit geneem. Nadat die Nederlanders die Kaap in 1652 beset het, het die Britte St. Helena in 1658 oorgeneem (Melliss, 1909: 407).

Werknemers van die CCC is soms werksgeleenthede deur die kopermyne aangebied, maar daar was ook werkloses wat werk bekom het deur op koerantadvertensies te reageer. So byvoorbeeld is in 1870 vakatures vir Mantatee-arbeiders en Maleier-koetsiers in *The Cape Mercantile Advertiser* (1870: 2) geadverteer. Van die werknemers van die CCC is by die stasies langs die spoorlyn gevestig,



waar daar sink- en houthuise vir hulle opgerig is. By sommige stasies het van die Namakwas ook hul matjieshuise opgerig en met hul vee daar geboer. Hulle arbeid is ook op 'n deelydse basis deur die CCC gebruik.

4.3 *Watter tipe arbeid het die werknemers verrig?*

Verskeie werknemers het arbeid aan die CCC in Okiep voorsien. Die dorp het in 1856 sy ontstaan gehad toe 'n kopermyn daar gevestig is. Op daardie tydstip

het die dorp bestaan uit winkels, kantore, stalle, werksinkels, 'n kerk (wat ook gebruik is as 'n skool en leeskamer), 'n kontrakteurswinkel, mooi huisies vir die mynamptenare, 'n siekeboeg vir siekes en hostelle vir die werktuigkundiges en mynwerkers.

Teen die 1870's was daar verskeie werknemers soos 7 stasiemeesters, 10 kondukteurs, 26 plaatlêers, 38 meganici, 17 bootsmanne en 330 algemene werkers in diens, asook 56 myners, 31 meganici, 716 algemene werkers (wat mans, vroue en kinders ingesluit het) en 13 toesighouers. Die prospekteurspan van Okiep-myn het ook werk aan 23 mynwerkers en 37 gewone arbeiders voorsien (Mildenhall, 2013: 2). Sommige van hierdie werknemers het by Okiep-stasie diens verrig, maar die meerderheid was direk by die ontginning van koper betrokke.

By die ander stasies is ook werknemers aangestel wat verskeie beroepe beoefen het. So byvoorbeeld is stasiemeesters aangestel soos William Kennedy wat gedurende die 1870's stasiemeester van Jules Hoogte was (SAKPN Dooprekord, 1877: 10). By Myl 11-stasie is Breadfith in 1879 as stasiemeester aangestel, en hy is later deur Hendrik Wehan opgevolg (SAKPN, 1884: 42). Alfred Cockerell van Oograbies was eers 'n visserman in McDougalsbaai in Port Nolloth, voordat hy by Oograbies-stasie aangestel is (NAK Dooprekord, 1869: 51). Hy het later die stasiemeester by die stasie geword (SAKPN, 1881: 27).

Verder aan by Grasvlak-stasie het William Cockerell in 1891 stasiemeester geword nadat hy aanvanklik as 'n plaatlêer diens verrig het (SAKPN Dooprekord, 1895: 126). Teen 1877 was Maxted Ansell die stasiemeester by Abbevlaack-stasie voordat William Gillman by hom oorgeneem het (SAKPN Dooprekord, 1877: 13). Hierdie stasiemeesters was oorhoofs vir die instandhouding van die spoorinfrastruktuur verantwoordelik. Hulle sou ook toesig hou oor 'n aantal werknemers wat onder andere as plaatlêers en algemene werkers arbeid by die stasies verrig het.

Daar was egter ook ander werknemers soos Edward Thomas wat as ystersmid in Port Nolloth in diens van die CCC was (NAK Dooprekord, 1899: 118). Net so was William Xavier Corbett 'n ystersmid van die mynmaatskappy by Oograbies-stasie (NAK Dooprekord, 1869: 51). Thomas John Herne het ook 'n soortgelyke pos by Anenous-stasie beklee (SAKPN Huweliksrekord, 1903: 79). Hierdie werknemers het onder andere hoefysters vir perde en muile gemaak, gereedskap vervaardig en instandhoudingswerk by die stasies verrig.

By sommige stasies was daar ook plaatlêers soos George Peppins by Myl 17-stasie (SAKPN Dooprekord, 1897: 149), asook Harry Bean wat by dieselfde stasie dieselfde diens verrig het (SAKPN Dooprekord, 1895: 126). By Abbevlaack-stasie was William Cockerell as plaatlêer werksaam, (NAK Dooprekord, 1875: 115) en William Francis Brown het 'n soortgelyke pos by Anenous-stasie beklee,

(NAK Dooprekord, 1875: 126). Joseph Rowlands was 'n plaatlêer by Paddagat-stasie, (NAK Dooprekord, 1894: 34) en by Ratel Poort-stasie het William Dyer soortgelyke diens verrig, (NAK Dooprekord, 1892: 60). Elke plaatlêer is gewoonlik deur ander werkers bygestaan soos Jan Jantjes wat Harry Bean se handlanger was, (SAKPN Dooprekord, 1898: 165). Die plaatlêer-spanne sou onder andere toesien dat die watertenke by die stasies gevul en in stand gehou word.

Ander beroepe is ook beoefen, soos byvoorbeeld Harry Jackson wat 'n myner by Brakputs was (NAK Dooprekord, 1891: 198). Abraham Aurret het by Abbevlaack-stasie as klerk vir die CCC diens verrig (NAK Dooprekord, 1875: 115). Teen 1878 was Wilhelm Heinrich von Schlicht die spoorwegverkeerbestuurder by Klipfontein-stasie, en hy was primêr vir spoorwegverkeer op gedeeltes van die Okiep-Port Nolloth spoorlyn verantwoordelik (NAK Dooprekord, 1879: 17).

Daar was ook kokke soos John van Boom wat in Port Nolloth diens verrig het (NAK Dooprekord, 1872: 76). Vroue soos Sarah Malgas van Brakputs-stasie het as wasvrou diens verrig (NAK Dooprekord, 1898: 106). By Swartbult-stasie was Simon Wallis 'n konstabel vir die CCC (NAK Dooprekord, 1902: 211) en dan was daar ook skrynwerkers soos David Thomas Parks wat by Ratel Poort-stasie vir die maatskappy in diens was (NAK Dooprekord, 1874: 109).

Die meerderheid werknemers van die CCC was algemene arbeiders soos Jacobus July van Myl 8-stasie (SAKPN, 1889: 80), John Christian van Myl 11-stasie, (SAKPN Dooprekord, 1894: 120), Richard Thomas Baker van Ratel Poort-stasie (NAK Dooprekord, 1880: 44), en John Oppel en Jan Boyce van Brakputs-stasie (NAK Dooprekord, 1901: 174, 271).

Die CCC se muilrein het ook drywers benodig soos Klaas Louis Masson, John William Jacobs en Jacobus Hollenbach wat teen 1883 in Anenous as drywers werksaam was (NAK Dooprekord, 1883: 11, 37, 124). Werknemers soos John Kasnar was 'n stalman by Steyerkraal-stasie (NAK Dooprekord, 1878: 161) en hy sou saam met ander werknemers na die CCC se trekkiers omsien. Die CCC het ook stoormanne by hul store aangestel. In 1866 was Oscar Theodore Lindholm en Henry Berry stoormanne in Okiep (NAK Dooprekord, 1866: 27, 28). Hierdie stoormanne moes hoofsaaklik beheer uitoefen oor die voorrade in die maatskappy se store.

Nie almal het hul brood by die CCC verdien nie. Die koms van die CCC het nuwe geleenthede gebring en van die inwoners het uit ander beroepe hul inkomste verdien soos byvoorbeeld die Duitser, George Muller, wat Klipfontein Hotel se bestuurder was (SAKPN Dooprekord, 1874: 1). By Abbevlaack het daar ook 'n Duitse dokter, Johannes Theophilus Hahn, in 1873 gewoon en gepraktiseer (De Vylder, 1998: 11). So was daar ook mense wat in Okiep verskillende beroepe beoefen het soos Peter Andrew Byrne, wat 'n kleremaker van beroep was (NAK

Dooprekord, 1879: 27). Jan Hendrik Ventura was 'n wamaker en Arthur Hill was 'n chirurg in die dorp (NAK Dooprekord, 1870: 58). Thomas Martin het sy brood as 'n mynagent verdien, (NAK Dooprekord, 1875: 108) en in 1875 was Johannes Jacobus Petrus Langeveldt die dorp se bakker (NAK Dooprekord, 1875: 127).

Daar is ook onderwysers vir die skole benodig. Waar daar skoolgaande kinders was, het die kerke na vore getree om onderwys te voorsien. In die geval van die koperstasies het die Anglikaanse en Wesliaanse kerke van Port Nolloth byvoorbeeld 'n skool in Anenous opgerig en dit is die United Mission School genoem (WKARD SGE 1/719, 1908). In Julie 1907 is G.H. Drury as onderwyser daar aangestel en toe was daar 32 leerders in die skool. Sondag is die skool sommer as kerk gebruik en predikante van Port Nolloth het vir die eredienste gesorg.

4.4 *Geboortes, huwelike en sterftes*

Werknemers wat by die stasies werksaam was, het in die huwelik getree, kinders verwek, kinders gedoop, en sommiges is ook by die stasies oorlede. By Myl 17 is kinders gebore en gedoop soos Robert Henry wat op 9 September 1877 deur sy ouers, George Peppins en Grietjie Gertse, gedoop is (SAKPN Dooprekord, 1877: 10). Vir die Cockerells van Myl 28-stasie was dit 'n heuglike dag toe 'n tweeling, Ellen en Maria, in 1889 daar gebore is. Die ouers se vreugde was egter van korte duur, want op 4 maande oud het die tweeling se dood groot hartseer gebring. Eers het Ellen op die 7de Oktober gesterf en sy is die volgende dag begrawe. Maria het 'n dag na haar suster se begrafnis gesterf en sy is op die 10de Oktober begrawe. Albei is deur priester C.E. Jones van Port Nolloth ter aarde bestel (SAKPN Sterfrekord, 1889: 75).

Huwelike is ook gereeld voltrek. By Myl 14-stasie byvoorbeeld het George Cockrell van die stasie en Johanna Wilhelmina Meyer van Buffelsrivier op 31 Julie 1899 in die huwelik getree (SAKPN Huweliksrekord, 1899: 64). Op 17 Oktober 1904 het Nicolaas Floris Kotzé van dieselfde stasie en Sara Debora Louw van Nigramoep ook in die huwelik getree. Laasgenoemde egpaar se huwelik is in Abbevlaack deur die priester E.J. Willmott voltrek (SAKPN Huweliksrekord, 1904: 92). Die stasiebewoners van Abbevlaack het waarskynlik op daardie dag saam met die nuwe egpaar fees gevier.

Werknemers van die CCC in Port Nolloth het soms die huweliksklokke laat lui, soos Hendrik Weehan en Johanna van Zyl wat op 18 Maart 1889 in die huwelik getree het, (SAKPN Huweliksrekord, 1889: 21), asook William Cockerell van Port Nolloth en Johanna Louw van Oograbies wat in Maart 1888 in die huwelik bevestig is (SAKPN Huweliksrekord, 1888: 20). Partykeer was die bruid baie jonk, soos die bruid van ene mnr. Bloom van Port Nolloth. Hy was 'n hoteleienaar

in die dorp en sy bruid was 14 jaar oud toe hulle in 1869 in die eg verbind is (De Vylder, 1998: 9,10). By Jules Hoogte het Jacobus Jacobs en Elizabeth Cloete op 3 Maart 1900 trou aan mekaar gesweer (SAKPN Huweliksrekord, 1900: 68).

Abbevlaack-stasie het ook sy heuglike dae gehad soos byvoorbeeld die huwelikseremonie van Henry Robson en Emily Lowden wat op 17 Maart 1882 plaasgevind het (SAKPN Huweliksrekord, 1882: 7). Die seremonie is in die bruid se ouerhuis in Abbevlaack voltrek. So het Paddagat-stasie ook per geleentheid sy eie huwelikseremonies gehad soos byvoorbeeld dié van John Edward Jones wat op 21 Maart 1900 met Jane Charlotte Hein van die Richtersveld in die eg verbind is. Die nuwe egpaar is deur priester V. Lewis van Port Nolloth in die huwelik bevestig (SAKPN Huweliksrekord, 1900: 68). Die bruid was 'n boorling van Kuboes in die Richtersveld, waar haar vader 'n predikant was.

Van die CCC se werknemers is ook in Anenous in die huwelik bevestig, soos Piet Fortuin en Sarah Oorlam. Hulle het in Maart 1899 hul huwelikseremonie gehad. Piet was 'n stalman by die stasie (SAKPN Huweliksrekord, 1899: 62). 'n Ander voorbeeld is Thomas John Herne van Anenous en Elizabeth Richards van Okiep wat in Julie 1899 in die eg verbind is (SAKPN Huweliksrekord, 1899: 64). Hulle albei was afstammelinge van St. Helena-eiland. So het Gert Cloete en Annie Jacobs ook op 14 Februarie 1897 die groot belofte teenoor mekaar gemaak (SAKPN Huweliksrekord, 1897: 54). Hulle was onderskeidelik 19 en 17 jaar oud en hul ouers moes toestemming vir hul huwelik verleen, aldus (SAKPN Huweliksrekord, 1898: 54).

Op 21 Julie 1902 het 'n besonderse dag vir Anenous-stasie aangebreek toe drie egpare saam in die huwelik bevestig is naamlik Piet Kampies en Lydia Fortuin, Wilhelm Cloete en Margriet Stoffel, asook Stoffel en Janetta Cloete (SAKPN Huweliksrekord, 1902: 76-77). Oor 'n tydperk van ongeveer twee dekades is 31 huwelike in Anenous voltrek (SAKPN Huweliksrekord, 1878).

Sterftes het ook by die stasies voorgekom en vanaf 1878 tot 1905 is 51 werknemers en gesinslede van die CCC in Port Nolloth begrawe, (SAKPN Sterferekord, 1878-1905). In Junie, Julie en September 1890 is nog werknemers van die CCC in Port Nolloth begrawe soos Frederick Lutgens, Eliza Samuels en Josephus Fredericks, (SAKPN Sterferekord, 1890: 35).

By ander stasies het sterftes ook voorgekom. By Myl 17-stasie byvoorbeeld, is James Williams op 22 Mei 1879 daar oorlede en hy is die volgende dag in Port Nolloth begrawe, (SAKPN Sterferekord, 1879: 4). Samuel Brown is ook op 31 Januarie 1901 op die ouderdom van 27 jaar by die stasie oorlede en hy is die volgende dag begrawe, (SAKPN Sterferekord, 1900: 68).

In daardie tyd is oorledenes soms dieselfde dag of die volgende dag begrawe, omdat daar nog nie lykshuise was nie. Daar is ook ander voorbeelde soos David

Baarly (Barley), wat op 2 April 1878 by Jules Hoogte-stasie gesterf het en die volgende dag deur priester J.R. Godfrey begrawe is (SAKPN Sterfrekord, 1878: 1). Henry Strisky is op 61-jarige ouderdom op 2 November 1896 by dieselfde stasie oorlede en hy is die volgende dag in Port Nolloth ter aarde bestel, (SAKPN Sterfrekord, 1896: 56). So ook is Louisa Sarah Lowden van Abbevlaack-stasie, wat op 4 Junie 1884 daar gesterf het, die volgende dag begrawe (SAKPN Sterfrekord, 1884: 16).

In enkele gevalle sou die oorskot drie dae na die sterfte begrawe word soos Joseph Engelbrecht wat op 29 April 1893 op Klipfontein gesterf het en eers op 1 Mei begrawe is (SAKPN Sterfrekord, 1893: 42). Daar is reeds vermeld dat die afwesigheid van lykshuise een van die redes was waarom die oorledene nie dieselfde dag begrawe is nie, maar soms het die beskikbaarheid van 'n prediker mense genoop om meer as een dag te wag. Normaalweg is die oorledene se liggaam op die sterfdag halfpad in die graf toegegooi en wanneer die begrafnisseremonie plaasgevind het, is die gat verder toegegooi.

4.5 *Natuurrampe*

Namakwaland is gereeld deur natuurrampe getref soos die groot droogte van 1883. Ongeveer 12 jaar later, in 1895, het 'n tornado ook in Namakwaland opgedaag (*Cape Times*, 1896: 7). Eers het dit Okiep getref voordat dit weswaarts voortgespoed het. Een van die huise in die dorp se muur het gelyk asof dit deur 'n koeëlreën vanuit 'n haelgeweer getref is. Baie van die huise in die dorp het ook diep in die sand gestaan wat deur die stormwind teen die huise gewaai is. By die perdestalle van die CCC het die sand sodanig opgehoop dat die werkspan tydens die opruiming 400 vragte sand moes wegry om toegang tot die stalle en die trekdier te verkry (*Cape Times*, 1896: 7).

By Anenous sou die skade groter gewees het as die personeel van die CCC en ander inwoners nie vooraf en gedurende die storm geboue met sterk toue en swaar voorwerpe aan die grond geanker het nie. Daardie dag is die spoorlyn by verskeie plekke met sand toegewaaï en die werkers van die CCC het gesukkel om die sand van die spoorlyn te verwyder. By een plek is die treinspoor onder 'n sandbank van byna 1,5 meter hoog begrawe en dit het baie tyd geneem om die spoorlyn skoon te kry. Op daardie tydstip was ene Hodge die ingenieur van die CCC, en hy het beweer dat hy nog nooit sodanige toneel gadeslaan het nie, selfs nie eens in die VSA, wat gereeld onder tornado's deurgeloop het, nie (*Cape Times*, 1896: 7).

'n Hele aantal huise het by Abbevlaack weggewaaï. Talle van die matjieshuise van die inheemse mense is ook daardie dag deur die tornado oor die veld verstrooi. Toe het die tornado Port Nolloth getref. Hout- en sinkhuise is in die

dorp uit die grond geruk sodat mense byna regop onder die huise kon deurloop en sommige huise is heeltemal weggewaai. Die CCC se werksinkels se dakke is ook afgewaai. Groter skade is verhoed aangesien die werknemers van die CCC die maatskappy se hout- en sinkgeboue voor die tyd met kettings aan die grond vasgepen het (*Cape Times*, 1896: 7).

Vroeg in 1896 het 'n groot droogte weer die gebied geteister. Baie mense in Namakwaland het in daardie tyd onder die broodlyn geleef. Die droogte het weiding vernietig wat daartoe gelei het dat diegene wat deur die CCC van vervoerkontrakte voorsien is hul trekkere en daarmee saam ook hul inkomste verloor het. Van die nomadiese veeboere wat by die stasies gewoon het, het na ander weivelde gaan soek. Toe die droogte ten einde geloop het, het mev. Gunning van Steinkopf sakke graan vanuit hul winkel aan die plaaslike inwoners voorsien sodat hulle kon saai voordat die reën sou kom (*Cape Times*, 1896: 7).

4.6 Ontspanning vir die stasiebewoners

Daar was ook tyd vir ontspanning en sport is deur sommige werknemers by die stasies beoefen. Vir die mense van Namakwaland was krieket 'n gewilde sportsoort. Spanne van Springbok, Okiep, Concordia, Anenous en Port Nolloth het gereeld teen mekaar gespeel en die spelers was meestal werknemers van die CCC. Sommiges het by die verskillende stasies gewerk en hulle het met die trein gereis om aan wedstryde op ander plekke deel te neem.

Op 24 Mei 1895 byvoorbeeld het die span van Anenous in 'n tuiswedstryd teen Port Nolloth se span gespeel. Anenous het daardie dag 'n maklike oorwinning behaal (*Cape Times*, 1895: 6).⁹ Een van die CCC se werknemers by Anenous was Edward Burgoyne, wat as plaatlêr daar gewerk het. Hy het nie as krieketspeler naam gemaak nie, maar wel as 'n topskut. Burgoyne het gewoonlik sy jaggeweer saamgeneem wanneer hy elders diens op die Okiep-Port Nolloth spoorlyn moes verrig het en wanneer daar groot troppe wild op die vlaktes voorgekom het, sou hy aanlê om 'n bok te skiet. Partykeer was daar ook ander skuts wat probeer het om 'n wildsbok plat te trek wanneer die trein vir die omruil van muile, vir ontbyt of vir middagete gestop het. Soms het ander skuts gesukkel, maar Burgoyne het selde die teiken gemis (NAK Dooprekord, 1879: 16).

Krieket in Port Nolloth het soms vir groot vermaak gesorg soos die jaarlikse wedstryd wat op 2 Januarie 1905 tussen Port Nolloth en Okiep op die soutpan naby die dorp gespeel is.¹⁰ Okiep se span het as "Star CC" bekend gestaan en Port Nolloth se elftal is "Hand and Heart" genoem. Die span van Okiep het met die trein in Port Nolloth aangekom en vanaf die stasie het hulle met die sylyn van ongeveer 2 kilometers na die soutpan gereis. Talle tente is op die pan opgerig en

dit het tot 'n feestelike atmosfeer bygedra. Om 10:00 het die wedstryd 'n aanvang geneem. Daar was daardie dag ook 'n snare-orkes wat vir lewendige musiek gesorg het (*Cape Times*, 1895: 8). Langs die veld het van die manne met strooihoede op hul koppe gesit en smaaklik aan hul pype gesuig terwyl die krieketwedstryd aan die gang was (Ross, 1998: 144).

Die wedstryd is deur 'n groot skare bygewoon en hul entoesiastiese ondersteuning het daartoe bygedra dat die tuisspan as oorwinnaars uit die stryd getree het. Vir die tuisspan was dit 'n heuglike dag, want dit was hul eerste oorwinning oor Okiep in 11 jaar. Die besoekers van Okiep is daardie dag teen 13:00 op middagete getrakteer, wat deur die Westward Hotel van Port Nolloth voorsien is (*Cape Times*, 1905: 8).

5. Samevatting

Die Namakwas was die eerste mense in Namakwaland wat koper op klein skaal ontgin het. Toe hulle met die Nederlanders kontak gemaak het, het laasgenoemde waargeneem dat die Namakwas koperartikels gedra het wat daarop gedui het dat hulle die mineraal ontgin het. Die Nederlanders het dadelik groot belangstelling getoon. Soveel so dat die goewerneur self in 1685 vanaf die Kaap na Namakwaland gereis het om die koper te probeer vind en vas te stel of dit kommersieel ontginbaar was. Die Nederlanders kon om verskeie redes nie die koper ontgin nie. Dit sou later onder Britse bewind plaasvind toe die CCC besluit het om koper by Okiep en ander plekke in Namakwaland te ontgin. Benewens die kopermyne se infrastruktuur is ook 'n hawe, 'n spoorlyn en stasies benodig om veral die vervoer van die kopererts en steenkool te hanteer. By die stasies het werknemers van die CCC hul lewens gesluit en in die teks is meer lig gewerp op hierdie mense se leefwyse, herkoms, beroepe, sosiale aktiwiteite en interessante gebeure in hul lewens.

Kopermyne, nes ander myne, het egter 'n beperkte leeftyd en uiteindelik het die einde vir die CCC ook aangebreek. Die vroeë 1900's was moeilike tye vir die CCC weens kompetisie met kopermyne in Indië en die feit dat die myne van die CCC byna uitgewerk was. Teen 1919 het die Okiep-myne nie meer koper ontgin nie en die dorp het toe 'n spookdorp geword. Herlewing van die dorp is in 1937 deur die Okiep Copper Company (OCC) veroorsaak toe hulle die belange van die CCC en die NCC oorgekoop en die kopermyne weer begin ontgin het.

Ten spyte van laasgenoemde koperontginning het die einde vir die stasies aangebreek, want teen 1945 het die spoorlyn tussen Port Nolloth en Okiep in onbruik geraak, behalwe vir sekere gedeeltes soos die lyn tussen Port Nolloth en Myl 5 om die dorp se water te vervoer. Die grootste deel van die Port Nolloth-Okiep-spoorlyn is as afvalmateriaal verkoop (Smalberger, 1969: 134-135).

Alhoewel die spoorstawe en dwarslêers verwyder is, word die posisie van die lyn steeds deur die verhewe rif aangedui waarop die spoorlyn destyds gebou is. Klipbruggies en ou watertenke, wat in daardie tyd by sommige stasies opgerig is, is nog steeds sigbaar om ons aan die koperstasies te herinner.

Kaapse Skiereiland Universiteit van Tegnologie (CPUT)

Bronnelys

Alexander, J.E. 1838. Report of an Expedition through the countries of the Great Namaquas, Boschmans, and the Hill Damaras in South Africa. *Journal of the Royal Geographical Society*, VIII.

Anglikaanse Kerk Namakwaland. Doopregisters vir die Gemeente van St. Augustine in Okiep in Namakwaland. Kaapstad Afdeling. 1891-1907 en 1907-1922.

Anglikaanse Kerk Namakwaland. Huweliksregister vir die Gemeente van St. Augustine in Okiep in Namakwaland. Kaapstad Afdeling. 1883-1904.

Burger, C.R. 1986. 'n Ondersoek na die oorsprong en betekenis van plek- en plaasname in die landdrostdistrik Namakwaland. Ongepubliseerde PhD-proefskrif. Stellenbosch: Universiteit Stellenbosch.

Burton, A.R.E. 1907. Scenes around Port Nolloth before 1907. This cameo was published in the book "The Cape To-day" Cape Government Railway Department. Cape Town.

Cape Times. 1895. Match at Anenous, 24 Junie.

Cape Times. 1896. A fearful storm, 28 Januarie.

Cape Times. 1896. The deplorable drought, 28 Januarie.

Cape Times. 1896. Through Namaqualand. A most distressful country. Effect of a recent tornado, 28 Januarie.

Cape Times. 1905. Port Nolloth v Okiep, 18 Januarie.

Carstens, P.R. 2011. *Port Nolloth. The making of a South African seaport*. VSA: Xlibris Corporation.

Cornell, F.C. 1920. *The Glamour of Prospecting. Wanderings of a South African Prospector in search of copper, gold, emeralds and diamonds*. Londen: T. Fisher Unwin.

De Vylder, G. 1998. *The Journal of Gustav de Vylder: Naturalist in South Western Africa, 1873-1875*. Van Riebeeck Society. 2nd Series. No. 28. Cape Town: National Book Printers.

Gallwey, H.L. 1906-1907. *Colonial Reports for St. Helena*. Londen: Darling & Son.

- Genealogiese Instituut vir Suid-Afrika (GISA).** 1880. General Directory and Guidebook (GDGB) to the Cape of Good Hope and its dependencies, as well as Natal, Free State and Transvaal. Crown Lands and Public Works. The Namaqua Railway.
- Gordon, R.J.** 1803. The Gordon Manuscripts and Atlas.
http://www.rhinosourcecenter.com/pdf_files/140/1402103751.pdf. (Datum van gebruik: 4 Desember 2020).
- Graham's Town Journal.** 1879. Namaqua Gold Strike, 1 Augustus.
- Harries, P.** 1977. Labour migration from the Delagoa Bay hinterland to South Africa: 1852-1895. *Collected Seminar Papers. Institute of Commonwealth Studies*.
https://sas-space.sas.ac.uk/4045/1/Patrick_Harries. (Datum van gebruik: 6 April 2020).
- Heese, J.A.** 1942. Onderwys in Namakwaland 1750-1940. Ongepubliseerde PhD-proefskrif. Stellenbosch: Universiteit Stellenbosch.
- Jux, F.** 2010. Rails to the well. *The industrial railway record*, 18: 210-213.
http://www.irsociety.co.uk/Archives/18/Rails_2_the_Well.htm#CLARA. (Datum van gebruik: 28 Maart 2022).
- Melliss, J.C.** 1909. The island of St. Helena. *Journal of the Royal Society of Arts*. 57 (2941): 404-410. (Datum van gebruik: 10 Julie 2019).
- Mildenhall, T.** 2013. Namakwalandse kopermyn in toeka se dae. *Die Veepos*. Mei.
https://issuu.com/conservation_south_africa/docs/may_2013_veepos/2. (Datum van gebruik: 6 Mei 2020).
- Moffat, R.** 1858. Journey from Colesberg to Steinkopf in 1854-1855. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 28: 153-173.
- Namakwaland Anglikaanse Kerk (NAK).** Dooprekord 1863-1878, pp. 1-172.
- Namakwaland Anglikaanse Kerk (NAK).** Dooprekord 1878-1880, pp. 1-45.
- Namakwaland Anglikaanse Kerk (NAK).** Dooprekord 1882-1891, pp. 1-199.
- Namakwaland Anglikaanse Kerk (NAK).** Dooprekord 1891-1922, pp. 1-409.
- Namaqualand (NAMC).** 1996. Annexure B. A Chronology.
http://www.pastmasters.net/uploads/2/6/7/5/26751978/namaqualand_a_chronology.pdf (Datum van gebruik: 19 April 2022).
- Nauright, J.** 2004. Cornish Miners and the Witwatersrand Gold Mines in South Africa 1890-1904. *Cornish History*, 3. (Datum van gebruik: 14 Mei 2020).
- NG Sendinggemeente Steinkopf (NGSS).** 1969. *Gedenkboek. Een en 'n half eeufes*. Kaapstad: Mester & Kie.
- Okiep-Port Nolloth narrow gauge railway. Okiep station, the only with a platform (OPNR).** 2017. THL Image Collection. <https://atom.drisa.co.za/index.php/okiep-port-nolloth-narrow-gauge-railway-okiep-station-the-only-with-a-platform>. (Datum van gebruik: 29 November 2019).

- Old steam locomotives in South Africa (OSLSA).** 2010. THL Image Collection. <http://steam-locomotives-south-africa.blogspot.com/2010/07/nababeep-namaqualand-copper-mine.html>. (Datum van gebruik: 12 Februarie 2022).
- Ross, G.L.D.** 1998. Richard Thomas Hall and the little railway of Namaqualand. *SA Rail and Harbours*. July–September. 142–147.
- Ross, G.L.D.** 2000. Road transport between 1850 and 1876: The copper riders. Part 2. Namaqualand transportation series. *South African Transport Magazine*, November/December.
- Simon, J.** 2009. Account of Bishop Simon on his railway trip. <http://steam-locomotives-south-africa.blogspot.com/2010/07/nababeep-traveling-on-copper-mine.html>. (Datum van gebruik: 13 September 2021).
- Smalberger, J.M.** 1969. Aspects of the history of copper mining in Namaqualand. Ongepubliseerde MA-tesis. Kaapstad: Universiteit Kaapstad.
- Smalberger, J.M.** 2016. The early history of Port Nolloth. The Heritage Portal. <https://www.theheritageportal.co.za/article/early-history-port-nolloth>. (Datum van gebruik: 20 Maart 2022).
- St. Andrews Kerk Port Nolloth (SAKPN).** Dooprekord 1874–1900, pp. 1–199.
- St. Andrews Kerk Port Nolloth (SAKPN).** Huweliksrekord 1878–1904, pp. 1–95.
- St. Andrews Kerk Port Nolloth (SAKPN).** Sterferekord 1878–1905, pp. 1–95.
- Strauss, J.S.** 2021. Die rol van immigrante van St. Helena-eiland in die Kaapse en Suid-Afrikaanse samelewing, met spesifieke verwysing na die periode 1808–1908. Ongepubliseerde PhD-proefskrif. Stellenbosch: Universiteit Stellenbosch.
- The Cape Mercantile Advertiser.** 1870. Wanted for Port Nolloth Tramway works, April.
- Universiteit Stellenbosch Biblioteek (USB).** 1890. *Harbour reports*. Boek 50. Vol III.
- Von Zeil, P.B.** 1905. In memory of the two ‘Bill’ Dukes. *Military History Journal*. 16(5). <http://samilitaryhistory.org/vol165vz.html>. (Datum van gebruik: 16 Maart 2022).
- Webley, L.** 2016. Historical observations on the copper railway line between Rooiwinkel and Nababeep. Northern Cape. Assessment conducted under Section 38 (8) of the National Heritage Resources Act No. 25 of 1999. ACO Associates, May.
- Wes-Kaapse Argief en Rekorddiens (WKARD).** Cape Colony Publications (CCP) 9/21. 1906. Statistical Register of Cape Colony. 250–255.
- Wes-Kaapse Argief en Rekorddiens (WKARD).** Cape Colony Publications (CCP) 10/22. No. 12. 1905. The localities of the Copper and Caol Mines and Gold Diggings, the Annual Output (in Tons) of Copper and Coal since 1905.

Wes-Kaapse Argief en Rekorddiens (WKARD). School Government and Education (SGE) 1/719. 1908. Letter of G.J. van Zyl to Department of Education. 20 April.

Note

1. In Jan van Riebeeck se tyd is Namakwas teëgekom wat koperversiersels gedra het en in 1661 het Pieter van Meerhof ook dieselfde waarneming gehad. In 1661 en 1662 is Pieter Everaert uitgestuur om na die koper te gaan soek. In 1682 en 1683 het Olof Bergh probeer om die koper te vind en daarna is Izak Schryver in 1684 gestuur. Hierdie poginge was egter nie suksesvol nie en Goewerneur Simon van der Stel het toe besluit om self in 1685 na koper te gaan soek.
2. Jan Overholster, Jan Meyer en Jan Venter was van die eerste wit veeboere wat leenplase in Namakwaland bekom het. Hulle was van Nederlandse oorsprong.
3. Hulle het vanne soos Engelbrecht, Beukes, Cloete, Mostert, Bok, Brand, Meyer, Morton, Rossouw, Van Royen (Van Rooyen), Bezuidenhout, Bensch, Clause (Klaase), Diergaardt, Diederiks, Eyman, Korter, Owies, Otto en Zaal gehad.
4. Benewens Leliefontein is ook ander sendingstasies in daardie tyd by Komaggas, Kookfontein (Steinkopf), Concordia (Tweefontein), Richtersveld en Pella in Namakwaland gevestig.
5. Die myn is die Bloumyn genoem weens die blouerige skynsel van die koper.
6. Die kaart is deur J.S. Strauss geskep.
7. Al wat van die stasie oorgebly het, is die watertenke.
8. Daar was verskeie stoot- en trekfaktore wat tot St. Helena-migrasie gelei het, soos die opening van die Suez-kanaal, werksgeleenthede en beter salarisse in die Kaapkolonie en Natal.
9. Van die CCC werknemers by Anenous-stasie het vir die plaaslike krieketspan gespeel.
10. Die span van Hand and Heart van Port Nolloth het uit die volgende spelers bestaan naamlik J. George, F. van Boom, J. Williams, F. George, F. Yon, K. Thomas, H. Reagan, C. Scheffers, N. Scott, T. Seale en T. Green.