HOOFSTUK 4

LOODSING VAN DIE LOURENCO MARQUES AND SOUTH AFRICAN REPUBLIC TRANSPORT SERVICE

4.1 NELLMAPIUS VERWITTIG PRESIDENT BURGERS VAN DIE KONTRAK

Onmiddellik nadat Nellmapius die kontrak met die ZAR verkry het, het hy, goeie besigheidsman wat hy later geblyk het te wees, vir president Burgers in kennis gestel van sy verkryging van die kontrak. Die wyse waarop hy hierdie inligting aan president Burgers verskaf het, spreek van fyn diplomasie. Hy het nie president Burgers in sy amptelike hoedanigheid as vise-konsul vir Portugal op die goudvelde benader nie, maar die indruk geskep van 'n nederige Transvaalse burger. Hy het Burgers daarop gewys dat net soos wat hy (Burgers) poog om 'n spoorlyn tussen Lourenco Marques en die ZAR op te rig, so gaan hy wat Nellmapius is die twee genoemde gebiede deur middel van 'n transportroete met mekaar verbind. Al verskil is dat hy die tydsgaping totdat die spoorweg 'n werklikheid is, wil oorbrug. Dit wou hy doen deur onmiddellik 'n diens aan die goudvelde te lewer en 'n gereelde handelsweg na en van die goudvelde en Lourenco Marques oop te stel. Meer mense sou na die Transvaal getrek word en 'n nuwe mark sou vir die wêreld hier op die goudvelde oopgestel word. Om die sukses van so 'n stelsel te verseker, sou afhang van die goedgesindheid van beide lande, die ZAR en Portugal, en dié het hy verkry. Dit dui daarop dat Nellmapius se onderhandelings met die Portugese regering alreeds op 'n gevorderde stadium was voordat die kontrak met die ZAR gesluit is.

Nellmapius het president Burgers daarop gewys dat hy van plan was om stasies langs die roete op te rig, wat aan die reisigers se behoeftes sou voorsien. Hy het

dit ook in die vooruitsig gestel dat die roete tussen die goudvelde en Lourenco Marques binne ses maande 'n voldonge feit sou wees.[1]

Die kritiek wat die Volksraadslede teen Nellmapius se skema gehad het, het hom heel waarskynlik weer oor die skema en die daarstelling daarvan laat nadink. Die gevolg daarvan was dat hy nou met twee argumente na vore kom wat hy nog nie vantevore in sy korrespondensie gebruik het nie, naamlik dat die wild as gevolg van konstante verkeer op die roete, sou vlug. Die tsetsevlieg sou die wild volg wat beteken dat die swart draers later met trekdiere vervang sou moes word. Hy het ook genoem dat hy van plan was om mediese hulp beskikbaar te stel by die stasies wat hy gaan oprig en het die staatspresident versoek om die voordele wat die roete inhou, aan die persone in Europa te stel vir wie dit van belang sou kon wees, soos die kapitaliste en spoorwegkontrakteurs. Hy vertel ook aan die staatspresident dat hy 'n goudklont van 123 onse op een van sy kleims gevind het en dat hy dit die Voortrekker noem.[2]

Hierdie inligting was nie om dowe neute na president Burgers deurgegee nie, maar dit sou strek tot sy voordeel sowel as die van die ZAR. Indien Burgers bogenoemde inligting in Europa beskikbaar sou stel, sou die kapitaliste meer bewus gemaak kon word van die sukses van die beplande spoorweg, wat beleggingsmoontlikhede kon inhou. Hoe langer daar met die spoorweg getalm sou word, hoe langer het Nellmapius tyd gehad om sy koffers te vul. Hy het besef dat dit etlike jare sou duur voordat die spoorweg voltooi sou wees en dan sou die plase met die stasies daarop se waarde reeds geëskaleer het.

Hierdie inligting sou meer mense wat tot in daardie stadium deur die koors en onbegaanbare en tydrowende weë afgeskrik was, laat besluit om tog hul geluk te gaan probeer op die goudvelde. Hoe meer mense na die goudvelde stroom, hoe beter sou dit wees vir Nellmapius se transportdiens, deurdat dit die sukses van sy

1 Nasionale Argief Bewaarplek (NAB), Pretoria, Engelbrecht-versameling, vol. A371, band 3, nr. 13 : brief, Nellmapius/Burgers, 29 Mei 1875, p. 122.
2 NAB, Pretoria, Engelbrecht-versameling, vol. A371, band 3, nr. 13 : brief Nellmapius/Burgers, 29 Mei 1875, p. 122.

skema sou verseker en sy wins sou vergroot. Die ontdekking van die goudklont moes ook dien as bewys van die potensiële rykdom van die goudvelde.

4.2 NELLMAPIUS NA LOURENCO MARQUES

Nellmapius het op 7 Junie 1875 na Lourenco Marques vertrek om sy onderhandelings met die Portugese in verband met sy beoogde skema, af te handel. Hy het H.W.A. Cooper, die landdros van Lydenburg, by Niekerkshoogte ontmoet. Laasgenoemde was deur die Uitvoerende Raad, soos bekragtig deur die Volksraad, aangewys om die Portugese besittings aan die suidooskus van Afrika te besoek nadat die Portugese regering 'n uitnodiging tot die ZAR gerig het om 'n amptenaar saam met Nellmapius kosteloos na die Portugese gebied van Suidoos-Afrika te stuur.[3] Aangesien die regering van die ZAR reeds versoek het om lood vanaf Lourenco Marques na Lydenburg te vervoer, was hy van voorneme om dit te doen sodra hy die hawe bereik.[4]

Die geselskap het Lourenco Marques veilig bereik en Nellmapius het die lood na Pretoria en Lydenburg versend. Hy kon egter nie genoeg draers kry om die hele besending te stuur nie, waarop Cooper as regeringsverteenwoordiger aanbeveel het dat die besending lood na Lydenburg nie so dringend vir aflewering was nie en dat dit op 'n later geleentheid aangestuur sou kon word. Nellmapius wou dan eers wag totdat hy terug is op Pelgrimsrus om te kyk of hy nie goedkoper vervoer kon reël nie. Die pad kon intussen dalk ook soveel verbeter het dat die vervoer vinniger kon wees.[5]

---

3 *Staats Courant der Zuid-Afrikaansche Republiek*, nr. 578, 11 Mei 1875 (bekragtig Uitvoerende Raad besluit van 10 Mei 1875).

4 NAB, Pretoria, Staatsekretaris (SS), vol. 190, R1282/1875: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR, 6 Jun. 1875.

5 NAB, Pretoria, SS, vol. 190, R1560/1875: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR, 23 Jun.1875.

4.3 KONTRAK MET DIE PORTUGESE REGERING

In Lourenco Marques het Nellmapius die goewerneur besoek om sy aanvoorwerk in verband met die beoogde skema op te volg. As gevolg van die feit dat daar slegs 'n regeringsamptenaar in Lourenco Marques was, kon sake hier vinniger afgehandel word. Hier was nie 'n Volksraad wat die besluite kon vertraag nie. Nellmapius se aanvoorwerk was so ver en goed afgehandel dat hy op 7 Julie 1875 die kontrak kon onderteken. Die kontrak is tussen die goewerneur-generaal, José Guedes de Carvalho Minizes van Mosambiek en Alois Hugo Nellmapius gesluit vir die daarstelling van 'n transportdiens tussen Lourenco Marques en die distrik van Lydenburg in die ZAR.[6] Die kontrak is gesluit in die paleis St. Paulo, residensie van die goewerneur-generaal. Afgesien van die goewerneur-generaal en Nellmapius, was ook teenwoordig J. Francisco de Salles Lencastre, sekretaris van die goewerneur-generaal en die sekretaris-generaal van kroongronde in Mosambiek, Stuart Lucio Da Gama. Die kontrak is ook onderteken deur Benjamin Autumes de Sells, P. da Graza en Antonio F. de Andrade. Die kontrak het uit veertien artikels bestaan en het die volgende bepalings bevat:

Die maatskappy verbind hom daartoe om 'n gereelde transportdiens op eie koste en risiko tussen Lourenco Marques en die distrik Lydenburg daar te stel. Met bogenoemde word hier verstaan nie net Nellmapius as eienaar nie, maar ook ander individue of maatskappye aan wie hy sy regte, wat hy van die regering van Mosambiek kan verkry, kan oordra. Die maatskappy, ongeag sy nasionaliteit, sowel as sy werknemers sal as Portugese beskou word sover as wat dit die bepalings van die kontrak betref en daarom onderhewig wees aan die Portugese wette en howe. Dit geld vir die Portugese deel van die lyn. Die maatskappy onderneem om bergplekke in die hawe van Lourence Marques te bou om in- en uitvoergoedere van en na die ZAR te stoor.

---

6 NAB, Pretoria, SS, vol. 334, R936/1879: kontrak, vertaling van kontrak deur G.A. Roth, 3 Jan. 1878.

So ver as wat die Maputa-rivier bevaarbaar is en vandaar oor die bestaande weë of enige ander weg wat hy nodig vind om te gebruik, sal die maatskappy transport verskaf. Dit kan hy doen deur middel van voertuie, diere of wat hy ookal as die geskikste beskou vir die roete. Die maatskappy was verplig om tussen Lourenco Marques en die grens van die ZAR vyf stasies op te rig. Die stasies sou ongeveer vier en twintig kilometer van mekaar af gebou word en moes dien om passasiers of reisigers te akkommodeer en om die goedere wat op die roete vervoer word, te berg. Kondukteurs van die maatskappy en transportdiere kon by die stasies afgelos word indien nodig.

Die regering het aan die maatskappy een hektaar grond in Lourenco Marques, aan die kus so na as moontlik aan die doeanekantoor gegee om hulle pakhuise te bou. Die maatskappy kry ook twee hektaar grond waar 'n nuwe dorpie gestig kan word. Hier sou woonhuise en kantore gebou word en tuine gemaak word. Die regering skenk die maatskappy een duisend onbewerkte hektaar grond wat 75 kilometer van die genoemde dorpie geleë is. Op die grond sou produkte vir passasiers en diere verbou word. 'n Voorwaarde hieraan verbonde was dat dié grond die eiendom van die regering sou wees. Die eerste stasie op dié roete vanaf die kus sou op dié plaas opgerig word. Vanaf hierdie plaas sal die regering nog vier plase van 'n duisend hektaar elk verskaf waarop die ander vier stasies opgerig sal word. Die plase sou ook onbewerk wees en ook gebruik word om produkte vir mens en dier te verbou soos by die eerste stasie uiteengesit.

Die maatskappy sou vrygestel word van die bestaande belastingheffing wat op goedere wat van Lourenco Marques na die ZAR vervoer word, gehef word. Hy sou ook belastingvrystelling kry op die invoer van bote en waens wat hy vir die transportmaatskappy sou nodig hê. Vir die konstruksiewerk by die oprigting van die stasies mag die maatskappy enige soort hout op staatsplase kap wat hy vir die doeleindes mag nodig hê.

Die regering en die maatskappy sal gesamentlik die tarief op Portugese gebied vasstel vir die vervoer van goedere en passasiers oor land of water. Indien daar

dispute sou ontstaan tussen die maatskappy wat vir die lê van die spoorlyn verantwoordelik is en die transportmaatskappy oor grond, moet laasgenoemde hom onderwerp aan die beslissing van die regering van Sy Majesteit, die koning van Portugal.

Die maatskappy moes binne ses maande vanaf die publisering van die kontrak in Lourenco Marques met hulle werksaamhede, soos die vervoer van goedere en passasiers, die oprigting van stasies, bou van paaie, en so meer 'n aanvang neem. Hierdie projek moes binne twee jaar voltooi wees. Die maatskappy moet dan genoeg vervoermiddele, hetsy op land of water, beskikbaar hê om 'n doeltreffende transportdiens daar te stel. Verder moes die maatskappy voorkeur aan die Portugese regering in die maatskappy gee deur passasiers en goedere van die regering te vervoer teen 25% minder as die bestaande tarief en om alle pos en geld van die regering te vervoer, waar nodig.

Indien dit vir die maatskappy noodsaaklik is om vir hul doeleindes 'n sekere stuk grond in die hande te kry wat aan 'n privaat persoon, blank of nie-blank behoort, moet sodanige grond verkry word deur 'n kontrak met sodanige persoon/persone aan te gaan.

Alle probleme wat tussen die Portugese regering en die maatskappy in verband met die kontrak mag opduik, sal beslis word deur 'n arbitrasiehof bestaande uit vyf lede van wie twee deur die regering, twee deur die maatskappy en een gesamentlik deur die regering en die maatskappy aangewys sal word. Die goewerneur-generaal sal die nodige regulasies in verband met die belastingaanslag maak. Indien die maatskappy nie daarin slaag om hierdie diens ingestel te kry binne die tydsbestek soos aangedui, of die diens gereeld weekliks laat fungeer nie, of na aanvang van die diens dit vir meer as drie maande onderbreek, sal sowel die konsessie as die grond en die geboue wat opgerig is, aan die regering oorgedra word. Die maatskappy sal nie gepenaliseer word indien hulle kan bewys dat vertragings in die uitvoer van hulle transport veroorsaak is deur faktore buite hulle beheer nie. Sou die kontrak om een of ander rede verval, sal die maatskappy geen vergoeding van

die Portugese regering ontvang nie. Die maatskappy sal ook nie gepenaliseer word indien dit verval nadat die beplande spoorlyn voltooi is nie. Dié kontrak was onderhewig aan die goedkeuring van die koning van Portugal.[7]

Dit is opvallend dat in die geval van albei kontrakte nie een van die regerings enige kapitale uitgawes aangegaan het nie en dat nie een van die regerings direk sou baat by doeane- en invoerbelasting nie. Nellmapius het daarin geslaag om hierdie twee kontrakte te verkry sonder dat dit hom 'n sent gekos het. Al wat die kontrakte tot in daardie stadium geverg het, was inisiatief, waarvan Nellmapius baie gehad het. In die kontrak met die ZAR is geen melding van lisensies en belasting gemaak nie en hieruit sou, soos later aangetoon sal word, heelwat probleme voortspruit.

In die kontrak met die Mosambiekse regering is bepaal dat laasgenoemde saam met die maatskappy die tariewe vir die vervoer van passasiers en goedere oor Mosambiekse gebied sou vasstel, terwyl die ZAR geen seggenskap oor die tariewe wat die maatskappy gaan hef vir die vervoer oor ZAR-grondgebied, sal hê nie. Die twee artikels in albei kontrakte wat handel oor onvoorsienbare faktore soos oorlog wat die sukses van die maatskappy kon verongeluk, sou reeds in 1876 van waarde blyk te wees. Argumente om hierdie artikels sou later tot heelwat konflik lei.

Nellmapius het dus van beide regerings, die ZAR en Mosambiek, kontrakte gehad. Hy moes vervolgens aandag skenk aan die finansiering van die uitvoer van die bepalings van die kontrakte en daarvoor het hy heelwat aanvangskapitaal benodig. Nellmapius het as delwer 'n inkomste verdien, maar of hy genoeg kapitaal tot sy beskikking gehad het om so 'n projek te loods, is nie duidelik nie. Uit sy twee amptelike posisies as vise-konsul vir Portugal op die goudvelde en vrederegter vir die ZAR, het hy geen inkomste verkry nie. Die kapitaal wat vir sy projek nodig was, moes heel waarskynlik elders gevind word.

---

[7] NAB, Pretoria, SS, vol. 334, R936/1879: kontrak, vertaling van kontrak deur G.A. Roth, 3 Jan. 1878.

4.4 DIE FINANSIERING VAN DIE MAATSKAPPY

Nellmapius het nou die Portugese kontrak afgehandel en begin nou met sy eie sake. Net soos wat hy alreeds aanvoorwerk gedoen het vir die verkryging van 'n kontrak van die regering van Mosambiek voordat hy die kontrak van die ZAR verkry het, het hy vroegtydig begin om sy finansiële sake te beplan. As vise-konsul het hy amptelike briewe van die regering in Lourence Marques ontvang en hy het die plek ook gereeld besoek. Daar het hy die goewermentsekretaris Alberto Carloz de Paiva Rapoza, ontmoet. Laasgenoemde was alreeds in 1871 waarnemende sekretaris in Lourenco Marques en daarom 'n ou ingesetene van die gebied.[8] In 1871 was hy lid van die Portugese deputasie na die Transvaalse Republiek. Later is hy aangestel as goewermentsekretaris. Hy het hom terselfdertyd met die handel besig gehou en daaruit groot winste gemaak. Op sy handelstogte het hy eerstehandse kennis van die verskillende swart etniese groepe opgedoen en het hy sy handelsware per boot, draers en waens vervoer.[9] Nellmapius het besef dat hy geen beter persoon kon nader as juis Alberto Paiva de Rapoza nie. Hy was 'n persoon wat op die hoogte was met handelsmoontlikhede en vervoer. Belangrik was dat hy kapitaalsterk was want sonder kapitaal kon Nellmapius nie 'n sukses van sy beoogde projek maak nie.

Nellmapius het goed bevriend geraak met Rapoza en hom heel waarskynlik gepols oor die moontlikheid om sy projek te steun. Afgesien van die moontlikhede wat die projek ingehou het, wat deur 'n ervare besigheidsman soos Rapoza onmiddellik raakgesien moes gewees het, moes hy ook met Nellmapius as persoon beïndruk gewees het. Hy sluit 'n vennootskap met Nellmapius en dit sou hy nie gedoen het indien Nellmapius as persoon hom nie aangestaan het nie.

Die vennootskap tussen Nellmapius van Pelgrimsrus, distrik Lydenburg en Rapoza van Lourenco Marques is op 19 Julie 1875 gesluit. Eersgenoemde het reeds 'n kontrak gesluit met die ZAR en die goewerneur-generaal van Mosambiek, van wie

8 NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R60/1871: brief, A. Rapoza/Staatspresident ZAR, 4 Jan. 1871.
9 NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R368/1875: brief, A. Rapoza/Staatspresident ZAR, 11 Feb. 1875.

hy sekere voorregte gekry het om 'n transportdiens tussen Lourenco Marques en die Lydenburgse distrik te ontwikkel. Om hierdie kontrakte tot uitvoer te bring met hulp en samewerking van Rapoza, is die vennootskap aangegaan met die doel om transport en algemene handel te beoefen soos uiteengesit in die kontrak wat tussen die twee partye gesluit is. Dié vennootskap is in Lourenco Marques gesluit en sou opereer onder die naam *The Lourenco Marques and South African Republic Transport Service*. Die volgende bepalings is in die kontrak vervat, naamlik dat genoemde twee here vennote sou wees in die vervoer en handeldryf en in alle sake wat sou voortspruit uit genoemde kontrak vir die daaropvolgende tien jaar. Ingeval dit vir die twee partye wenslik sou blyk te wees om die vennootskap voor die vereiste tien jaar te beëindig as gevolg van die oopstel van die spoorlyn tussen Lourenco Marques en die ZAR, of vir ander redes en beide partye daartoe instem nadat een of beide dit voorgestel het, sou die vennootskap ontbind word en die twee partye die eiendom en winste tussen hulle verdeel in verhouding met hulle regte in die vennootskap.

Daar is bereken dat 'n bedrag van £6 000 nodig sou wees om die bedryf in werking te stel. Die twee partye het ooreengekom dat Rapoza die eerste £3 000 in die vennootskap sou stort. Sou die bedrag uitrgeput raak, sou die volgende £3 000 in gelyke dele deur albei partye verskaf word. Sou hulle hierna nog kapitaal benodig sou die res soos benodig, in gelyke bedrae in die maatskappy gestort word. Die grond wat deur die ZAR en die Portugese regering aan Nellmapius toegeken is, sou aan beide persone behoort in verhouding van twee derde aandeel aan Nellmapius en een derde aan Rapoza. In alle sake rakende die skema sou verliese deur albei vennote gedra word en die winste gelykop verdeel word. Albei vennote sou alles in hulle vermoë doen om 'n sukses van die skema te maak.

Alle koste wat benodig sou word vir die oprigting van geboue en alle ander sake rakende die vennootskap, soos die vergoeding van amptenare en ander werknemers, sou verkry word uit die kapitaal wat in die vennootskap gestort is. Twee derde van die inkomste, soos rente wat verkry word van die grond wat nie vir die skema gebruik word nie en byvoorbeeld vir weiding of ander doeleindes verhuur

word, sou Nellmapius toekom en een derde Rapoza. Die hoofkwartier van die skema sou by of naby die woning van Nellmapius wees. Nellmapius het in Pelgrimsrus gewoon. Daar sou 'n sekretaris aangestel word wat die skema se boekhouding sou behartig. Die sekretaris sou in Pelgrimsrus woon en hy sou deur albei vennote aangestel word. Rapoza sou te enige tyd insae in die boekhouding van die skema hê en dié boeke en balansstate sou gereeld na sy hoofkwartier te Lourenco Marques gestuur word vir sy insae en gerief.

Alle dokumente rakende die skema sou slegs geldig wees indien beide of een van die twee vennote en die sekretaris dit onderteken het. Die dokumente sou ook slegs geldig wees indien die geskrewe of gestempelde briefhoof met die naam van die maatskappy gebruik word. Die vennote sou persoonlik verantwoordelik teenoor mekaar wees vir die verlies van geld van die vennootskap onder die toesig en beheer van die spesifieke vennoot. Nie een van die vennote sou uit die fondse van die vennootskap vir privaat gebruik kan trek sonder die skriftelike goedkeuring van die ander wat vooraf verkry is nie.

Alle sake rakende die bestuur van die skema sou deur mondelinge of skriftelike bespreking tussen die vennote gereël word. Die vennote sou sake besleg deur stemming: Nellmapius sou 'n stemkrag van twee tot een hê. Albei partye sou afskrifte van die ooreenkomste wat Nellmapius met die regerings van die ZAR en Mosambiek gesluit het by hulle hou sodat hulle die bepalings daarin vervat, tot uitvoer kon bring.

Sou een van die vennote te sterwe kom, sal sy eksekuteur en die oorlewende vennoot elk 'n bevoegde persoon aanwys en hierdie twee persone sal 'n derde bevoegde persoon aanwys in wie beide vertroue het. Dié drie persone sou so gou as moontlik die boeke van die maatskappy gesamentlik afsluit en alle ander sake wat geraak word afhandel deur middel van stemming. Die waarde van die gestorwe vennoot se deel sou deur hierdie genoemde persone bepaal word. Die oorlewende vennoot sou kon kies of hy die gestorwene se deel wou koop. Sou hy dit wou koop, moes hy waarborge verstrek dat hy aan die boedel van die afgestorwene die

verskuldigde bedrag in gelyke paaiemente binne vier jaar kan betaal. Sou die oorlewende nie die reg om te koop wou uitoefen nie, dan moet die eksekuteur of erfgename van die gestorwene op eie koste 'n bevoegde persoon aanwys om die sake saam met die oorlewende vennoot voort te sit. Sou die oorlewende vennoot egter op redelike gronde vra dat die aangewese persoon afgedank word, moes die betrokke eksekuteur of erfgename daaraan voldoen en 'n plaasvervanger aanwys. Aan die ander kant moes die oorlewende telkens die gesag van die aldus aangestelde persoon erken. Indien dit nodig sou wees om op te tree soos in die vorige artikel bepaal in geval van die afsterwe van een van die twee vennote, moes dit geensins die verloop van besigheidsaktiwiteite strem of vertraag nie.[10]

Hierdie ooreenkoms tussen die vennote is onder andere deur H.W.A. Cooper as getuie onderteken. Cooper was 'n prokureur van Lydenburg en op aandrang van die regering het hy Nellmapius kosteloos op uitnodiging van die regering van Mosambiek vergesel na Mosambiek.[11] Nellmapius wat in Lourenco Marques twee kontrakte sou sluit, kon dus van regsadvies gebruik maak voor die ondertekening daarvan.

Ten spyte daarvan dat Nellmapius net 'n kwart van die kapitaal wat nodig was vir die oprigting van die transportdiens moes bydra, het hy 'n twee derde seggenskap in die vennootskap verkry. Hy het ook nie slegs twee derde van die eiendomme van die maatskappy verkry nie, maar in sake rakende die bestuur van die maatskappy het hy 'n stemmeerderheid gehad. In praktyk het dit daarop neergekom dat hy alleen al die besluite kon neem indien Rapoza nie sou saamstem nie. Uit hierdie kontrak blyk dit dat Nellmapius nie net 'n man met inisiatief was nie, maar ook 'n man met 'n fyn sakevernuf. Net Nellmapius en Rapoza was lede van hierdie maatskappy. Al wat nou nog gedoen moes word om die saak vlot te maak, was die praktiese implementering van die skema.

---

[10] NAB, Pretoria, SS, vol. 334, R214/1879: kontrak, A. Rapoza/Staatspresident ZAR (dokument by R936/1879 kontrak ingesluit, 19 Jul. 1875.)

[11] *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 578, 19 Mei 1875, sitting 11 Mei 1875.

Cooper het na sy reis saam met Nellmapius deur Mosambiek aan die staatsekretaris gerapporteer dat hulle geselskap oral baie goed deur die Portugese regering ontvang is. Nellmapius, wie se gas hy eintlik was, het alles in sy vermoë gedoen om vir hom die reis so aangenaam moontlik te maak. Cooper as landdros en regsverteenwoordiger was baie beïndruk met Nellmapius en die konsessie wat hy van die Portugese regering verkry het. Hy het geglo dat die voorgestelde skema die oplossing vir die ZAR sou wees tot tyd en wyl die spoorlyn tussen Lourenco Marques en die ZAR gelê is.[12] Lourenco Marques het vir die ZAR die toegang tot 'n onafhanklike hawe gebied. Hierdie reis van Cooper deur Mosambiek het die regering van die ZAR £420-7-6 gekos.[13] Cooper het, soos reeds vermeld, die reis op uitnodiging van die Portugese regering in Mosambiek met Nellmapius op koste van die ZAR meegemaak.

4.5 INSPEKSIE VAN DIE PLASE

Op 6 September 1875 het Cooper die staatsekretaris in kennis gestel dat hy die inspeksiekommissie wat die plase sou moes inspekteer volgens die kontrakooreenkoms tussen die ZAR en Nellmapius, saamgestel het. Die kommissielede was P.D. de Villiers, wat die voorsitter sou wees, Herbert Rhodes en Willem Johannes de Klerk.[14]

Terwyl die inspeksiekommissie met sy werksaamhede besig was, is Nellmapius, vergesel van Cooper as regeringsverteenwoordiger, na Swaziland om draers vir sy vervoerskema te werf.[15] Nadat hy die werwingswerk voltooi het, het Nellmapius weer by die inspeksiekommissie aangesluit en is hulle verder tot in Lourenco Marques. Dit is tydens hulle verblyf daar dat Rhodes sy lot in die Transvaal verseël het deur hom skuldig te maak aan 'n poging om 'n kanon vanaf die Engelse skip Pelham te smokkel met die bedoeling om dit aan Sekhukhune te gaan verkoop.[16]

---

[12] *De Volksstem*, 14 Aug.1875.
[13] NAB, Pretoria, SS, vol. 8626, R1537/1875: brief, Staatsekretaris/Goudkommissaris, 25 Sept. 1875.
[14] NAB, Pretoria, SS, vol. 193, R1882/1875: brief Cooper/Staatsekretaris, 6 Sept. 1875.
[15] *The Transvaal Advocate and Commercial Advertiser*, 6 Sept. 1875.
[16] S.P. Engelbrecht, *Thomas Francois Burgers*, pp. 193-195.

Intussen het die inspeksiekommissie ses plase aan Nellmapius toegesê. Die toesegging is aan die staatsekretaris voorgelê vir publikasie in die staatskoerant.[17] Die staatsekretaris het dit aan die landmeter-generaal vir goedkeuring voorgelê.[18] Laasgenoemde het al ses plase goedgekeur vir die doel waarvoor Nellmapius dit benodig het.[19] Die name van die ses plase is in die staatskoerant gepubliseer en kennis is gegee dat indien geen klagtes binne drie maande teen hierdie toesegging ingedien word nie, grondbriewe aan Nellmapius uitgereik sou word.[20] Die name van die plase was Burgers-Hoop, Pretoriuskop, Joubertshoop, Ludwichs-Lust, Coopersdal en Castilhopolis. Daar het geen klagte teen hierdie inspeksieplase ingekom nie en grondbriewe vir hierdie ses plase is op 10 April 1876 aan Nellmapius uitgereik. Op die grondbriewe was van die name anders gespel as dié in die staatskoerant, soos Burgers Hall, Pretoriuskop, Joubertshope, Ludwigslust, Cooperdale terwyl Castilhopolis se spelling dieselfde was.[21]

Wanneer na die name van hierdie plase gekyk word, behalwe Pretoriuskop wat reeds so bekend was, sal gesien word dat Nellmapius die diplomaat, weer hierby betrokke was. Al die persone wat vernoem is, het een of ander konnotasie met sy vervoerskema gehad. Al hierdie persone kon vir hom van waarde wees vir sy projek. Dat Nellmapius inspraak in die benoemings gehad het, is duidelik want dit is te opvallend dat juis die spesifieke persone benoem is wat een of ander rol in die totstandkoming van die skema van Nellmapius gespeel het. Joubertshope is vernoem na waarnemende staatspresident Piet Joubert tydens president Burgers se afwesigheid. Burgers Hall is vernoem na staatspresident T. F. Burgers en Coopersdale is vernoem na H.W.A. Cooper, wat op verskillende stadiums die posisie van landdros, goudkommissaris en prokureur in die distrik van Lydenburg beklee het. Castilhopolis is vernoem na Augusto De Castilho wat aan die begin van 1875 aangestel is as goewerneur te Lourenco Marques. Ludwigslust is vernoem na 'n Sweed, Carl Ludwig Theodor Olën, wat in 1874 'n transportryer tussen

[17] NAB, Pretoria, SS, vol. 196, R2402/1875: brief, Cooper/Staatsekretaris, 25 Okt. 1875.
[18] NAB, Pretoria, SS, vol. 8626, R1904/1875: brief, Staatsekretaris/Landmetergeneraal, 8 Nov. 1875.
[19] NAB, Pretoria, SS, vol. 196, R2474/1875: brief Landmetergeneraal/Staatsekretaris, 8 Nov. 1875.
[20] *Staats Courant der Zuid-Afrikaansche Republiek,* nr. 604, 17 Nov. 1875.
[21] NAB, Pretoria, Argief Landdros Lydenburg, vol. 66, register van plase, nrs. 51-750.

Potchefstroom en Durban was. Olën het 'n vloot van twintig na vyf en twintig waens besit en was 'n vermoënde man.[22] Hiermee was die inspeksie van die plase wat aan Nellmapius gegee sou word voorlopig afgehandel, maar by die inspeksie van dié plase het iets gebeur wat 'n punt van dispuut sou word tussen Nellmapius en die regering van die ZAR.

Tydens die inspeksie van die plase het die drie lede van die inspeksiekommissie se perde gevrek en Nellmapius het op eie koste die perde vervang. Hy het 'n rekening van £65-5-0 vir die drie perde aan die regering gestuur op grond van die feit dat die kontrak wat tussen die ZAR en Nellmapius opgestel is, gelui het dat die plase geïnspekteer en sonder koste aan die maatskappy oorgemaak sou word. Nellmapius het ook ander kleiner uitgawes tydens die inspeksie aangegaan, maar daarvoor het hy nie eise ingestel nie.[23] Om Nellmapius se versoek te staaf, het hy 'n bewys van die voorsitter van die inspeksiekommissie, P.J. de Villiers, saamgestuur. De Villiers het ook die waarnemende staatspresident en lede van die Uitvoerende Raad in kennis gestel dat hulle tydens die inspeksie drie perde verloor het, wat op sy versoek deur Nellmapius vervang is. Hy het die hoop uitgespreek dat hy nie gefouteer het nie, maar dat dit in elk geval beter is om drie perde te verloor as om hulle lewens op die spel te plaas.[24]

Hierdie eis van Nellmapius en bygaande bewys van De Villiers is deur die Uitvoerende Raad behandel en daar is besluit om aan beide here kennis te gee dat alleen die koste van die inspeksie volgens wet betaal kan word en dat die Uitvoerende Raad nie by magte is om die skade van die perde te vergoed nie.[25] Nellmapius was baie ongelukkig oor dié besluit en hy het weer aan die regering geskryf en dit gestel dat die perde tog noodsaaklik vir die inspeksie was. Die inspeksielede kon tog nie hulle werk te voet doen nie en daarom was die onkoste

---

[22] NAB, Pretoria, Forssman-versameling, vol. A375, bande 4 en 5, vol. 6, koerantuitknipsels, 1880-1958: *Sunday Express*, 5 Jan. 1958.
[23] NAB, Pretoria, SS, vol. 199, R2822/1875: brief Nellmapius/Wnm. Staatspresident ZAR, 6 Des. 1875.
[24] NAB, Pretoria, SS, vol. 199, R2822/1875: brief P.J. de Villiers/Wnd. Staatspresident ZAR, 4 Nov. 1875.
[25] NAB, Pretoria, argief van die sekretaris van die Uitvoerende Raad van die ZAR (UR), vol. 5, art. 61, p. 448, 18 Jan. 1876.

aan die perde verbonde, nie skadevergoeding nie, maar noodsaaklike dienste. Hy het die regering daarom versoek om hulle besluit in heroorweging te neem.[26] Nellmapius se betoog was nie suksesvol nie en die Uitvoerende Raad het sy vorige besluit gehandhaaf.[27] Hiermee was die saak afgehandel en Nellmapius moes die koste van die perde dra.

4.6 DIE LOURENCO MARQUES AND SOUTH AFRICAN REPUBLIC TRANSPORT SERVICE KOM IN BEDRYF

Op 17 Augustus 1875 het Nellmapius die waarnemende staatspresident van die ZAR in kennis gestel, dat die voorgestelde transportdiens sou opereer onder die naam van *Lourenco Marques and South African Republic Transport Service.*[28] Nellmapius maak hier reeds van 'n briefhoof van die transportdiens gebruik. Aangesien die pad tussen Lydenburg en Spitskop in 'n swak toestand was en omdat hierdie pad die hoofverbinding in die distrik sou word, het hy die regering versoek om opdrag te gee dat die pad dadelik in 'n bruikbare toestand gebring moes word. Wat die pad vanaf die goudvelde na Lourenco Marques betref, was hy reeds hard daarmee besig. Hy het blankes en swartes in diens geneem om die pad te verbeter en het dit in die vooruitsig gestel dat dié werk binnekort voltooi sou wees. Hy het die hoop uitgespreek dat die pad tussen Spitskop en Lydenburg dan ook voltooi sou wees. Om sy saak te sterk, het hy dit met Cooper gaan bespreek en laasgenoemde het daarna by die regering aanbeveel dat die pad tussen Spitskop en Lydenburg in 'n bruikbare toestand gebring moes word.[29]

Hierop het die Uitvoerende Raad vinnig gereageer en op 25 Augustus het Swart, die staatsekretaris, die landdros van Lydenburg in kennis gestel dat hy tenders moes aanvra om die pad tussen Spitskop en Lydenburg in 'n bruikbare toestand te

---

26 NAB, Pretoria, SS, vol. 205, R490/1876: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR en UR, 1 Mrt. 1876.
27 NAB, Pretoria, UR, vol. 5, art. 154, 21 Sept. 1876.
28 NAB, Pretoria, SS, vol. 192, R1714/1875: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR, 17 Aug. 1875.
29 NAB, Pretoria, SS, vol. 192, R1704/1875: brief, Cooper/Staatsekretaris, 17 Aug. 1875.

kry. Hierdie tenders moes ongeopen na die regering gestuur word.[30] Nellmapius is in kennis gestel van die besluit van die regering.[31]

Nellmapius het hoofsaaklik daarin belanggestel om die passasiers en invoergoedere vanaf Lourenco Marques tot by Pretoriuskop te vervoer. Die ander gedeeltes van die roete het hy per tender toegewys. So het R.P.N. James en Kie. die eerste tender gekry vir die vervoer vanaf Pretoriuskop na die goudvelde en Lydenburg.[32] Nellmapius het hulle in kennis gestel dat daar ten minste 13 620 kilogram gedurende September en 29 964 kilogram in elk van die daaropvolgende drie maande vervoer sou moes word.[33] Ander maatskappye soos die *Pioneer* van W. Leathern en P.F. Henderson het weer die vervoer van Pretoria na die Lydenburgse goudvelde en terug gereël.[34]

Alhoewel Nellmapius nog nie akkommodasie aan passasiers en/of reisigers en magasyne vir goedere kon verskaf nie, het hy al wel van die beplande roete om goedere te vervoer, gebruik gemaak. Omdat hy bewus was van die belangrikheid daarvan om 'n kontrak vir die vervoer van goedere te verkry ten einde 'n gereelde kapitale inkomste te verseker, het hy die regering uitgenooi om reeds van sy diens gebruik te maak. Hy was bereid om goedere vir die regering teen 'n billike tarief te vervoer en sou altyd bereid wees om die regering te help met die vervoer van goedere, selfs in oorlogstyd.[35]

Nellmapius het dwarsdeur sy lewe in die ZAR tot met sy sterwe in 1893 daarin geglo dat dit betaal om te adverteer en hy het altyd in die vele projekte waarmee hy bedrywig was, die pers genader om oor sy aktiwiteite verslag te doen. Op 21 Augustus 1875 het 'n voorlopige kennisgewing van die *Lourenco Marques and South African Republic Transport Service* in *De Volksstem* verskyn. Daarin stel die

---

30 NAB, Pretoria, SS, vol. 8626, R1274/1875: brief, Swart/Landdros Lydenburg, 25 Aug. 1875.
31 NAB, Pretoria, SS, vol. 8626, R1293/1875: brief, Swart/Nellmapius, 25 Aug. 1875.
32 *The Transvaal Argus* and *Potchefstroom Commercial Gazette*, 17 Sept. 1875.
33 *The Transvaal Advocate* and *Commercial Advertiser*, 30 Aug. 1875.
34 *De Volksstem Bijvoegsel*, 20 Feb. 1875.
35 NAB, Pretoria, SS, vol. 192, R1714/1875: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR, 17 Aug. 1875.

maatskappy die publiek in kennis dat hulle heelwat voordele van die Portugese regering en die regering van die ZAR verkry het om 'n transportdiens tussen Lourenco Marques en die goudvelde daar te stel. Die diens is nou ingestel en die maatskappy gee kennis dat hulle bereidwillig is om handelsware, en ander goedere vanaf Lourenco Marques na Lydenburg en die goudvelde teen baie billike tariewe te vervoer. Verdere besonderhede sou binnekort gepubliseer word, maar intussen kon tariewe vir vervoer of enige ander inligting in verband met die skema van die kantore in Pelgrimsrus of Lourenco Marques van die *Lourenco Marques and South African Republic Transport Service* verkry word.

De Volksstem het na genoemde kennisgewing verwys en Nellmapius geluk gewens met sy poging om genoemde skema ten uitvoer te bring en 'n deurbraak in die Laeveld te maak. Dit sou dien tot almal se voordeel en daarom behoort dit almal se ondersteuning te geniet. Die koerant het verwag dat alle invoere binnekort deur die land se 'Natural Port Delgo' sou geskied. [36]

Ter ondersteuning van *The Lourenco Marques and South African Republic Transport Service* is 'n brief van 'n onbekende persoon in *De Volksstem*, *The Transvaal Argus and Potchefstroom Commercial Gazette* en *The Transvaal Advocate and Commercial Advertizer* geplaas. Hierdie persoon het waarskynlik in opdrag of met die medewete van Nellmapius geskryf. Hy het aangevoer dat genoemde transportdiens groot voordeel vir Lourenco Marques sou inhou en dat die Portugese regering meer toegewings vir die maatskappy gemaak het as die regering van die ZAR. Hy het die persone wat in die Transvaalse Volksraad teen die skema gekant was as kortsigtig bestempel en verder geskryf: "It is evident that the right men have taken this transport service in hand. Every arrangement is being made to ensure the success of the undertaking. Stations are being built, road portions engaged and the supply of native carriers provided for. Natal will have to

[36] *De Volksstem*, 21 Aug. 1875.

look after her trade. The days of 60% are over. From Pretoriuskop bullock wagons will convey the merchandize to the Gold Fields."[37]

The Transvaal Advocate and Commercial Advertiser het so ver gegaan as om te sê dat hierdie transportskema van Nellmapius beter as 'n spoorweg sou wees, aangesien dit nie die publiek sou belas nie en beter geriewe as 'n spoorlyn sou bied.[38] Die koerant het hier na die spoorwegbelasting verwys wat ingestel is om te help om die vereiste bedrag wat nodig was vir die beoogde spoorweg van Lourenco Marques na Pretoria, te verkry.

Nellmapius en Rapoza het vir H. Ballachey as hulle sekretaris aangestel en hy is by die skema se hoofkantoor te Pelgrimsrus in Transvaal gestasioneer. Die maatskappy het die plase Moddergat, Kruisfontein, Hertogenbosch, Toulon en Vergelegen bygehuur, want dit sou die afstande tussen die stasies verkort en akkommodasie vir werkers en trekvee bied en sodoende groter doeltreffendheid verseker.[39]

Teen November 1875 was Nellmapius feitlik klaar met sy voorbereiding. Hy het aan P. J. Joubert berig dat hy langs die roete tussen die goudvelde en Lourenco Marques gerieflike stasies opgerig het, geskoei op die Europese model. Hy was van plan om die reg van toegang voor te behou en om sodoende nie die huise (stasies) te laat ontwikkel in swak tipe kantiene nie.[40] Al die stasies het nog nie geboue gehad nie en by hierdie stasies met die onvoltooide geboue, het die stasiemeesters in tente gewoon. 'n Maand vroeër, teen die helfte van Oktober, is in die pers bekend gemaak dat *The Lourenco Marques and South African Republic Transport Service* gereed was om goedere en passasiers te vervoer van die goudvelde na Lourenco Marques en terug.[41] In daardie stadium het Nellmapius

---

[37] *De Volksstem*, 21 Aug. 1875; *The Transvaal Argus and Potchefstroom Commercial Gazette*, 17 Aug. 1875; *The Transvaal Advocate and Commercial Advertizer*, 16 Aug. 1875.

[38] *The Transvaal Advocate and Commercial Advertiser*, 23 Aug. 1875.

[39] NAB, Pretoria, Argief Landdros Lydenburg, vol. 81, deel 1 : Register van Eigenaren van plaatsen en erven, distrik Lydenburg A-N, 1886-1894.

[40] NAB, Pretoria, SS, vol. 198, R2671/1875: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR, 22 Nov. 1875.

[41] *The Transvaal Advocate and Commercial Advertiser*, 1 Nov. 1875.

reeds ses stasies voltooi gehad. Stasie nommer drie was Progresso de Guedes en was 49,88 kilometers van Lourenco Marques geleë met R. Lempke as stasiemeester. Stasie vier was Castilhopolis, 75,62 kilometer van Lourenco Marques af, met W. Boly as stasiemeester. Stasie vyf was Coopersdal, 88 kilometer van Lourenco Marques af geleë met H. Pearce as stasiemeester. Stasie ses was Ludwigslust, 116 kilometer van Lourenco Marques met J. Birch as stasiemeester. Stasie sewe was Joubertshoop, 140,8 kilometer van Lourenco Marques met T. Hart as stasiemeester. Stasie agt was te Pretoriuskop 166,4 kilometer van Lourenco Marques met J. Fildschen as stasiemeester.[42] (Sien kaart p. xiv).

By Ludwigslust en Coopersdal was reeds mediese dienste beskikbaar wat dit vir die voornemende reisiger makliker gemaak het om te besluit om die korter roete via Lourenco Marques bo die langer roete via Durban na die kus, te gebruik.

Twee stasies, Campos de Corva, 25,6 kilometer en Burgers Hall 187,2 kilometer van Lourenco Marques, sou binnekort voltooi wees, asook ander stasies nader aan die goudvelde. By al die stasies het Nellmapius handelsware vir veral handel met die swartes aangehou en selfs handelaars kon van die voorrade aankoop.

Die afstand vanaf die goudvelde tot by die grens tussen die Transvaal en Mosambiek was 200 kilometer en die grondinspeksiekommissie het slegs ses plase aan die maatskappy toegeken in plaas van agt plase volgens die kontrak. Die rede hiervoor was dat van die goudvelde af op pad na Lourenco Marques vir 80 kilometer die hele gebied aan privaat persone behoort het. Dit is daarom dat die maatskappy ook plase moes byhuur. Die regering van die ZAR was dus nog twee plase aan die maatskappy verskuldig.[43]

Die feit bly staan dat Nellmapius se beplanning voltooi was en sy transportskema het 'n werklikheid geword. Sy sake het goed verloop en die ondersteuning was

[42] *The Transvaal Argus and Potchefstroom Commercial Gazette*, 5 Nov. 1875.
[43] NAB, Pretoria, SS, vol. 198, R2671/1875: brief, Nellmapius/Wnd. Staatspresident ZAR, 22 Nov. 1875.

goed.[44] Vir 'n persoon van daardie tydperk was die beplanning baie deeglik gedoen. Sy administrasie was deeglik. Nellmapius het hier 'n projek aangepak wat as 'n belangrike voorloper van 'n spoorlyn beskou kan word. Die uitgawedeel van die skema was feitlik afgehandel en alles het daarop gedui dat Nellmapius groot sukses en finansiële winste kon verwag.

[44] *The Transvaal Advocate and Commercial Advertiser*, 29 Nov. 1875.