HOOFSTUK 7

NELLMAPIUS SE VERVOERSKEMA : 'N EVALUERING

7.1 NELLMAPIUS SE PERSOON EN ENTREPRENEURSKAP

Nellmapius was 'n besondere mens, geseënd met 'n sterk persoonlikheid, skerp intellek en deursettingsvermoë. Daar kan tereg van hom gesê word dat hy 'n ingenieur was, wat 'n delwer geword het, 'n vervoerkontrakteur, 'n grondbaron, 'n besigheidsman, 'n uitgewer en 'n industrialis. Die sterkste faset van sy persoonlikheid was innovering. Hy was ondernemend en het die vermoë gehad om in elke saak en omstandigheid 'n geleentheid te sien en te gebruik.

Dit was juis hierdie innoverende karaktereienskap van hom, wat hom deurgaans in finansiële krisisse gedompel het. Geld was vir hom net 'n middel tot 'n doel en daardeur het hy ten spyte van die verskeidenheid dinge wat hy in sy lewe beplan het altyd 'n tekort aan kontantvloei gehad. Met sy sterwe in 1893 was hy ten spyte van al sy besittings 'n arm man, want feitlik al sy besittings was verpand. Sy finansiële mislukking kan deels aan sy eie toedoen toegeskryf word. Hy was oorambisieus en sy finansiële beplanning was waarskynlik nie altyd op gesonde besigheidsbeginsels gegrond nie. Andersyds is hy, spesifiek in die geval van die vervoerskema, deur eksterne negatiewe politieke faktore in die vorm van die Sekhukhune-oorlog in die wiele gery.

Nellmapius het 'n charismatiese persoonlikheid gehad en hy kon tale maklik aanleer soos gesien kan word dat hy as Hongaar, Engels, Portugees en Nederlands bemagtig het. Hy was ook 'n fyn diplomaat. Hy het nooit aggressief teen die regering van die dag opgetree nie. Hy het as vrederegter in die ZAR tydens die Britse anneksasie in 1877 ook die eed van getrouheid aan die Britse koningin afgelê. Verder het hy vriendskapsbande met al die leiers van die land gesluit. Nie net word dit duidelik met die verhouding wat hy na 1880 met president Kruger opgebou het nie, maar ook in 1875 toe hy die stasies van sy maatskappy na invloedryke persone van daardie tyd vernoem het. Sy korrespondensie met die ZAR-regering getuig ook van sy diplomasie.

Hy kan gesien word as een van die eerste kapitaliste in Transvaal. Sy onverbloemde lojaliteit teenoor sy aangenome vaderland het veroorsaak dat die leiers van die ZAR hom makliker aanvaar het en vertroue in sy mening gestel het.

7.2 DIE ZAR-REGERING SE HANTERING VAN DIE SITUASIE IN OOS-TRANSVAAL

Die ontdekking van goud in Oos-Transvaal het die regering van die ZAR effens onkant gevang. Die land en sy mense was hoofsaaklik op die landbou gerig en skielik moes hulle voorsiening maak vir 'n reeks veranderinge wat die ontdekking van goud te weeg gebring het.

Daar het 'n uitlanderbevolking op Oos-Transvaal toegesak. Die regering moes voorsiening maak vir goeie orde op die goudvelde. Die ZAR was op daardie stadium arm in die sin dat hulle nie kontantvloei gehad het nie. Baie van die Transvalers het die uitlanders wantrou en tereg ook as na die optrede van onder andere Phelan, redakteur van *The Gold Fields Mercury* gekyk word. Hy was teen die regering van die ZAR en het die delwers amper tot openlike opstand teen die regering gedryf. Tog het die regering van die ZAR die situasie in Oos-Transvaal goed hanteer.

Eerstens het hulle 'n goudkommissaris, McDonald, aangestel. Hierdie was 'n ervare uitlander wat betref gouddelwerye. Ook het die regering voorsiening gemaak vir 'n delwerskomitee van nege lede wat moes help met die opstel van die regulasies vir die delwing van goud op die goudvelde. Hierdie regulasies is feitlik sonder uitsondering net so deur die regering goedgekeur. President Burgers het ook die uitvoerende raad oortuig om twee verkose lede van die goudvelde as volksraadslede toe te laat. Die Transvalers was egter nie gerat vir entrepreneurskap nie en op die goudvelde het die uitlanders die inisiatief geneem en Nellmapius is 'n goeie voorbeeld daarvan.

Veral in pro-imperiale Britse geskrifte is die persepsie in die verlede geskep dat die ZAR-regering onbevoeg was. Dit is ook in die laaste kwart van die negentiende eeu deur die Britse regering as voorwendsel gebruik om in die ZAR

se sake in te meng en die ZAR uiteindelik met wapengeweld aan Britse gesag te onderwerp.

Hierdie studie toon aan, dat sover die onderhandelings oor die vervoerskema tussen Nellmapius en die ZAR-regering in die Burgersera betref, die ZAR-regering volgens die reëls van goeie regering probeer optree het. Dit was die geval ondanks die feit dat die ZAR as 'n klein staat nie kapitaalkragtig was nie en ook nie voorbereid was op die skielike kapitalistiese ontwikkeling wat die ontdekking van goud meegebring het nie.

Nellmapius se versoek om 'n vervoerskema te loods het 'n demokratiese proses deurloop. Sy voorlegging is in die Uitvoerende Raad en Volksraad bespreek en met wysigings met 'n meerderheid van stemme goedgekeur, nadat die regsmening van die staatsprokureer oor bepaalde aspekte ingewin is. Daar was dus in die ZAR 'n ordelike proses om ekonomiese en ander sake te hanteer, hoewel die mate van tegniese kundigheid in die Volksraad (soos trouens selfs vandag nog in talle parlementêre stelsels) bevraagteken kan word. Volgens moderne vryemarkbeginsels lyk die ZAR-stelsel omslagtig en oorgereguleer, maar dit moet teen die historiese agtergrond van die bepaalde tydperk beoordeel word. Vir die ZAR as Boererepubliek, wat met die teenwoordigheid van verskeie swart tradisionele gemeenskappe, die skielike invloei van buitelanders weens die goudontdekkings en Britse imperiale oogmerke moes rekening hou, was die 1870's 'n moeilike tydperk. Die konsessiestelsel, waarby Nellmapius ook betrokke geraak het, was in terme van hedendaagse vryemarkbeginsels 'n ongesonde praktyk wat op 'n twyfelagtige morele basis berus het. Dit het egter volgens die oordeel van opeenvolgende Transvaalse presidente voldoen aan die behoeftes van die staat, naamlik om inkomste vir die staatskas te genereer en 'n mate van staatsbeheer oor ekonomiese ontwikkeling uit te oefen, wat die uitbreiding van Britse imperiale belange ten koste van Transvaalse onafhanklikheid aan bande kon lê.

7.3 DIE MOONTLIKHEDE VIR EN DIE RISIKO'S VERBONDE AAN ENTREPRENEURSKAP IN HIERDIE FASE VAN DIE TRANSVAALSE GESKIEDENIS

Transvaal het in daardie stadium 'n kontantvloei probleem gehad. Dit het beteken dat die regering van die dag nie maklik geld uitgegee het nie. Geld maak geld en die lae vlak van kapitale investering in die ZAR het die regering laat noustrop trek. Daarom het die entrepreneurskap in daardie stadium hoofsaaklik van uitlanders gekom.

'n Faset waarvoor die ZAR nie gerat was nie, was gewapende opstand. Die Sekhukhune-oorlog het die ZAR heeltemal onverhoeds gevang. Dit kan duidelik in die kontrak wat met Nellmapius gesluit is, gesien word deurdat daar nie voorsiening gemaak is vir mislukking weens gewapende aanvalle nie. Die onderlinge botsings tussen die leiers in Transvaal het die posisie van die burgermag nog swakker gemaak. Die aggressie van die uitlanders op die delwerye en die openlike geveg vir inmenging deur Brittanje het nie die sake makliker gemaak nie.

Hierdie fasette, saam met die gebrek aan 'n behoorlike infrastruktuur vir ekonomiese ontwikkeling het dit veral in die Oos-Transvaal baie moeilik vir entrepreneurs gemaak. Terselfdertyd was die land met sy minerale en ander bronne onontgin en sou dit juis vir 'n innoverende persoon aanloklik maak om as baanbreker op bepaalde terreine, sonder veel mededinging, ondernemings te vestig.

Nellmapius was so 'n baanbreker. Anders as die gevestigde Transvaalse Boeregemeenskap, was hy as immigrant nie gebind aan 'n bepaalde stuk grond of die heersende landelike patriargale stelsel nie. Hy was vry om ondernemerskap op enige terrein van sy keuse te bedryf en was vir sy lewensonderhoud van sy eie inisiatief afhanklik. Uit sy optrede en inisiatiewe in Oos-Transvaal en later Irene is dit duidelik dat hy oor die mentaliteit van 'n baanbreker-entrepreneur beskik het. Hy het trouens niks gehad om te verloor nie en was dus bereid om risiko's te loop. Wanneer hy in een projek misluk het, was daar altyd weer die moontlikheid om sy geluk elders te soek. Hy het duidelik

oor heelwat inisiatief beskik en begrip gehad vir die behoeftes van die ZAR-regering en die Oos-Transvaalse delwersgemeenskap. Sy konseptualisering van die transportskema getuig van visie.

7.4 DIE BETEKENIS VAN NELLMAPIUS SE SKEMA IN HISTORIESE KONTEKS

Dit was 'n belangrike doelstelling van die Voortrekkers om hulle in die noorde van suidelike Afrika te vestig en om deur middel van 'n hawe wat onafhanklik van Britse heerskappy was, kontak met die buitewêreld op te bou. Van die eerste leiers, onder andere Louis Trichardt en A. H. Potgieter het hulle beywer om 'n geskikte roete na Delagoabaai te vind. A. H. Potgieter het Andries Ohrighstad aangelê om nader aan Delagoabaai te wees. Ongelukkig het daar botsing tussen die Potgietergroep en die J. J. Burgergroep gekom, wat veroorsaak het dat die groepe op aparte wyse met die Portugese in Delagoabaai wou onderhandel.

In 1869 het M. W. Pretorius met 'n verandering in benadering gekom. Hy wou deur middel van onderhandelings met die Portugese die gebruik van die hawe te Lourenco Marques bekom. President Burgers het besluit om die verbinding tussen die Portugese gebied en die ZAR op staatsvlak aan te pak en hy het besluit om 'n spoorverbinding tussen Lourenco Marques en die ZAR daar te stel.

Nellmapius was bewus van president Burgers se spoorwegplanne en die lening wat die staatspresident in Europa wou bekom. Met sy fyn besigheidsvernuf het hy besef dat so 'n spoorverbinding nie oornag sou plaasvind nie en met sy innoverende karakter het hy besluit om 'n maatskappy te stig wat goedere en passasiers tussen die goudvelde van Oos-Transvaal en Lourenco Marques sou vervoer. Dat hy korrek was in sy siening word bewys deurdat die spoorverbinding vanaf Lourenco Marques tot in Pretoria eers in 1894 voltooi is.

Nellmapius se beplanning was deeglik. Hy was bewus van die Transvalers se lewensbelangrike behoefte om deur Delagoabaai met die buitewêreld handel te dryf. Daarom het hy geweet dat die ZAR so 'n konsessie aan hom sou toestaan. Eerstens het hy dan ook 'n konsessie van die ZAR verkry vir sy voorgestelde transportaksies. Hy het verskeie plase gratis van die ZAR gekry. As vise-konsul vir Portugal op die goudvelde van Oos-Transvaal was hy ook bewus daarvan dat

die Portugese graag 'n verbinding tussen Lourenco Marques en die ZAR wou hê. Daarom het hy op dieselfde manier plase gratis van die Portugese regering verkry.

Hy het vasgestel dat De Paiva Rapoza 'n baie vermoënde man was en daarom sluit hy met hom 'n vennootskap en kom die *Lourenco Marques and South African Republic Transport Service* tot stand. Nellmapius het die besluitnemingsmag van die maatskappy deur middel van sy kontrak met Rapoza verkry. Nellmapius bring dus 'n maatskappy tot stand wat hom nie 'n sent kos nie.

Die ander probleem met die voorgestelde roete was dat dit deur malaria- en tsetsegebied gaan. Om dit te oorbrug het hy swart mense gekry om in die somermaande as draers op te tree en gedurende die wintermaande het hy van ossewaens gebruik gemaak om goedere te vervoer. Verder het hy op die plase wat hy deur sy konsessies verkry het herberge vir passasiers en stoorruimte vir goedere ingerig. Hy het nog plase bygehuur waar die afstande tussen sy konsessie-plase te groot was. By hierdie stasies sou hy bevelvoerders plaas. Om die roete nog veiliger te maak het hy mediese dokters as stasiebevelvoerders aangestel. Dié kon die passasiers wat op die roete siek geraak het, behandel.

Nellmapius het verder besef dat die produkte soos mielies en bone wat deur die Transvalers verbou is, en die wol, huide, ivoor en volstruisvere wat hulle deur jag en boerdery bekom het in aanvraag in die buiteland was. Hy het dus hierin 'n geleentheid gesien om 'n florerende besigheid met die buiteland op te bou. Hy het by al sy stasies handel gedryf. Hy het gesien dat die Transvalers en delwers noodsaaklike lewensprodukte nodig gehad het en in die behoefte kon hy deur buitelandse handel voorsien.

In retrospek gesien het Nellmapius uitstekend beplan om sy transportskema in werking te stel. Waarvoor hy egter nie voorsiening gemaak het nie was vir hom die ontydige Sekhukhune-oorloë. Nie die ZAR of koloniale regering van Shepstone kon vir hom die nodige beskerming op sy roete gee nie en daarom het dit misluk. Die mislukking van hierdie roete was dus veral deur eksterne

faktore veroorsaak. Die waarde van hierdie poging wat hy aangewend het om 'n transportroete tussen Lourenco Marques en die goudvelde van Oos-Transvaal te vestig as voorloper tot die spoorverbinding tussen dié twee gebiede, kan skaars oorbeklemtoon word.