HOOFSTUK 3

NELLMAPIUS DOEN AANSOEK BY DIE ZAR OM 'N KONSESSIE VIR 'N VERVOERSKEMA TUSSEN DIE ZAR EN LOURENCO MARQUES

3.1 BESTAANDE TRANSPORTROETES NA DIE ZAR

Daar is reeds daarop gewys dat Nellmapius in diens van O.W.A. Forssman as terminusbestuurder te Pelgrimsrus van die *Transvaal Goldfields Extension Transport Company* was. Hierdie maatskappy, wat in 1873 tot stand gekom het, het die pos, passasiers en goedere tussen die diamantvelde (Du Toitspan) en die goudvelde (Pelgrimsrus) vervoer teen 'n regeringsubsidie van £6 500 per jaar.[1] Dié vervoer het per ligte vierwielwaens geskied wat deur 6 tot 8 perde getrek is. Die reis vanaf Du Toitspan tot by Potchefstroom het 90 uur geduur en die maatskappy het van 14 stasies waar vars perde gehou is, gebruik gemaak. Vanaf Potchefstroom na Pretoria het dit 31 uur en daarvandaan na Lydenburg, 70 uur geneem om die reis te voltooi.[2] Teen 1875 was die regeringsubsidie vir hierdie diens 'n bedrag van £8 500.[3]

Nellmapius met sy fyn besigheidsvernuf het die werksaamhede van hierdie maatskappy met belangstelling gevolg. Hy het insig in die probleme van so 'n maatskappy gekry. Op die goudvelde het hy ook te doen gekry met die behoeftes van die delwers en ander noodsaaklike lewensbehoeftes.

Die artikels wat vir die goudvelde bestem was, moes oor groot afstande vervoer word. Die bekende roetes was via Kaapstad en Kimberley, Port Elizabeth en Durban. Hierdie groot afstande het vervoer duur gemaak. So het president

---

[1] Nasionale Argief Bewaarplek (NAB), Pretoria, Forssman-versameling, vol. A375, bande 2 en 3, brieweboek nr. 1 : brief, Forssman/Evans, 21 Apr. 1874, p.11.

[2] NAB, Pretoria, Forssman-versameling, vol. A375, bande 2 en 3, brieweboek nr. 1 : brief, Forssman/Stamper, 24 Apr. 1874, p.12.

[3] NAB, Pretoria, Forssman-versameling, vol. A375, bande 2 en 3, brieweboek nr. 1 : brief, Forssman/A. Foster, 7 Jun. 1875, p.454.

Burgers per geleentheid goedere vanaf Durban na Pretoria laat vervoer waarvan die inhoud £50 werd was en die vervoerkoste £45.[4] Die enigste twee hawens wat wel vir die goudvelde van groot waarde kon wees, was Durban en Lourenco Marques. Die afstand tussen die goudvelde en Lourenco Marques was 280 kilometer teenoor die 720 kilometer vanaf Durban na die goudvelde. Hierdie 280 kilometer was egter van die moeilikste in Afrika as gevolg van die klimaat en geografie. Die Laeveld was die tuiste van die malariamuskiet en die tsetsevlieg, standhoudende riviere en hoë bergreekse. Volgens James W. Henderson was die maande Junie en Julie die enigste twee maande waarin dit moontlik was om met "hoornvee" Lourenco Marques te bereik en dan was dit ook geen waarborg dat geen verlies gely sou word nie.[5] Dit was deur hierdie onherbergsame gebied waar Nellmapius 'n geleentheid gesien het om 'n gereelde roete tussen Lourenco Marques en Pelgrimsrus op die goudvelde daar te stel.

Nadat ekonomies ontginbare goud in 1873 in die Oos-Transvaal ontdek is en die delwers op die goudvelde toegesak het, het dié wat van oorsee gekom het meestal via Durban en Lourenco Marques gekom omdat dit die kortste roetes na die goudvelde was. Die toestand van Lourenco Marques as hawe aan die begin van die sewentigerjare was swak. Die hawe was moerasagtig en nog nie drooggelê nie.[6] In Lourenco Marques het baie van die delwers reeds koors opgedoen en op die roete na die goudvelde het hulle probleme gehad met koors, geografie, wilde diere, tsetsevlieë en draers wat met hulle besittings gedros het. Die sterftesyfer op hierdie roete was hoog.[7]

---

4 NAB, Pretoria, Engelbrecht-versameling, vol. A371, band 7, nr. 26 : brief, President Burgers/Forssman, ongedateerd.

5 NAB, Pretoria, Engelbrecht-versameling, vol. A371, band 3, nr. 11 : brief, J.W. Henderson/T.F. Burgers, 7 Aug. 1873, p. 284.

6 D.W. Krüger, "Die weg na die see", C.G. Botha et al. (reds.), *Argiefjaarboek vir Suid- Afrikaanse Geskiedenis*, jg. 1, deel 1, 1938, p.131.

7 T. Baines, *The gold regions of South East Africa*, p. 149.

3.2 POGINGS OM 'N VERBINDING TUSSEN DIE ZAR EN LOURENCO MARQUES TE BEWERKSTELLIG

Verskeie van die Voortrekkerleiers het reeds dekades vroeër in hulle pogings om 'n seehawe te bereik, Lourenco Marques in gedagte gehad. So het Louis Trichardt in 1838 en A.H. Potgieter in 1844 dié hawe besoek. Veral na die stigting van Ohrigstad in 1845 en later Lydenburg, is hernieude pogings aangewend om 'n gereelde verkeer met Delagoabaai daar te stel. Hierdie pogings is hoofsaaklik deur die koors en tsetsevlieg gekelder. In 1864 het M.W. Pretorius en 'n Skot, Alexander McCorkindale, beplan om 'n haweskema in die Portugese waters te ontwikkel en in werking te stel. McCorkindale het ook versoek dat 'n aantal plase, tussen 100 en 300, aan hom vir £30 stuk verkoop word, asook die reg om 'n bank op te rig. Hy wou immigrante op dié plase plaas om landbouprodukte te verbou. Daar is 'n ooreenkoms tussen die Volksraad en McCorkindale gesluit wat onder andere voorsiening gemaak het vir die oprigting van 'n maatskappy wat bekend sou staan as die *Londensche en Zuid-Afrikaanse Handel, Landbou en Myn Maatschappy van de Zuid-Afrikaansche Republiek*. Aan die maatskappy sou minstens 2 000 plase teen £40 stuk vir immigrasiedoeleindes beskikbaar gestel word.

Hoewel bogenoemde maatskappy nie tot stand gekom het nie, het McCorkindale wel 'n maatskappy, die *Glasgow and South African Company*, gestig. In 1866 het 'n klomp Skotse immigrante hier aangekom en hulle gaan vestig op die gebied wat aan hulle toegewys is in die huidige omgewing van Piet Retief, Chrissiesmeer en Amsterdam. Hierdie vestiging was nie 'n sukses nie en daar is nie aan die verwagtings voldoen nie. McCorkindale het in 1867 met 'n uitgewerkte haweskema in die Portugese gebied via Swaziland voor die dag gekom, maar in 1871 is McCorkindale oorlede waarna "the whole Scottish settlement fell to pieces".[8]

---

8 A.N. Pelzer, "Alexander McCorkindale en sy skemas 1864-1866", *Historia*, jg. 15, Mrt. 1970, pp. 8-10.

In 1869 het daar 'n verandering in die benadering van Pretorius tot die verkryging van 'n onafhanklike hawe gekom. Pretorius wou nou deur middel van onderhandelings met die Portugese die gebruik van die hawe te Lourenco Marques, bekom. Daar is dan ook in 1871 'n Verdrag van Blywende Vrede en Vriendskap met die Portugese gesluit.[9] Dit het gelei tot die aanstelling van O.W.A. Forssman as konsul vir Portugal in 1870.[10]

In 1870 het O.W.A. Forssman en Munnich van Potchefstroom 'n konsessie gevra van die regering om 'n weg vir "*stoomtrekmachines*" tot by die Portugese grens te bou. Die Volksraad het dit goedgekeur, maar beide here het kop uitgetrek. In dieselfde jaar het G.P. Moodie en A.L. Levert aansoek by die regering gedoen om 'n pad tussen die kus en die republiek vir "*trekmachines*" te bou. Hiervan het ook niks tereggekom nie. Luitenant Da Costa Leal het in 1871 in Lourenco Marques aangekom om toesig te hou oor die konstruksie van 'n pad vanaf Lourenco Marques na die Lebombo. Die bedoeling was om 'n pad te maak vir ossewaens. Hy het dadelik in verbinding getree met Pretorius en hom van sy planne vertel om 'n pad met behulp van die arbeid van swart mense te bou. Vanaf Lydenburg is ook met die maak van 'n pad na die grens begin. Albei die groepe het probleme ondervind en die vordering was nie noemenswaardig nie. In 1870 is ook begin om 'n posverkeer vanaf Lourenco Marques daar te stel. In 1872 is daar 'n maandelikse posverbinding tussen die baai en Lydenburg gestel. Hierdie eerste poskontrak is aan 'n sekere Dekker teen £10 per maand toegeken.

In 1872 het Moodie 'n voorstel by die Uitvoerende Raad vir die bou van 'n spoorweg ingedien. Die presidentsverkiesing van 1872 was op hande en daarom het die Uitvoerende Raad geen besluit in die verband geneem nie.[11] Op 1 Julie het T.F. Burgers president van die Transvaal geword en hy het dadelik die besprekings oor die roete na Lourenco Marques hervat. Op 26 Augustus 1872 het die Uitvoerende Raad met Moodie 'n ooreenkoms aangegaan waarvolgens hy binne vyf

---

9 *Staats Courant der Zuid-Afrikaansche Republiek*, nr. 392, 28 Aug. 1871.
10 NAB, Pretoria, SS, vol. 122, R531/1870 : brief, Portugese regering/Staatspresident, 27 Apr. 1870.

jaar 'n spoorweg sou bou vanaf Lourenco Marques tot in Pretoria, waarvoor hy 8 plase van 2 571 hektaar elk sou ontvang. Moodie het hierdie konsessie aan Adolph Guzman oorgemaak, maar as gevolg van Guzman se onbevoegdheid het Moodie weer die saak aangepas en die Volksraad het in Maart 1873 die oorspronklike konsessie goedgekeur. In Europa was Moodie se poging om geld vir die projek te kry, tevergeefs. Nadat Moodie uiteindelik in November 1874 goedkeuring van die Portugese regering in Lissabon verkry het om 'n spoorweg vanaf Lourenco Marques na die Transvaalse grens te bou, was die gestelde tyd verstreke en het president Burgers besluit dat die ZAR die projek op staatsvlak moes aanpak.[12]

Intussen het Herbert Rhodes en 'n sekere Mills en Gray met die nuwe skema voor die dag gekom, naamlik om die goudvelde met Lourenco Marques te verbind deur middel van 'n tremweg wat volgens hulle heelwat goedkoper sou wees as die spoorweg, soos deur Moodie beplan. Genoemde persone het ook 'n soortgelyke versoek aan goewerneur Falcato van Mosambiek gerig.[13] Die Transvaalse regering het in daardie stadium voorkeur aan Moodie se versoek gegee.

Nadat president Burgers besluit het om dié verbinding tussen die twee lande op staatsvlak aan te pak, het hy opdrag vir die bou van 'n pad gegee en £1 000 daarvoor beskikbaar gestel.[14] President Burgers het besluit om self 'n lening van £250 000 in Europa aan te gaan vir die bou van 'n spoorlyn na Lourenco Marques. Om die lening terug te betaal, sou die landsinwoners 'n spoorwegbelasting betaal.[15] In Februarie 1875 het Burgers na Europa vertrek.

Die Portugese was ten gunste van die spoorverbinding tussen Transvaal en Lourenco Marques. Die goewerneur van Lourenco Marques het aan

---

11 D.W. Krüger, "Die weg na die see", C.G. Botha et al. (reds.), *Argiefjaarboek vir Suid- Afrikaanse Geskiedenis*, jg. 1, deel 1, 1938, pp. 193-199.

12 D.W. Krüger, "Die weg na die see", C.G. Botha et al. (reds.), *Argiefjaarboek vir Suid- Afrikaanse Geskiedenis*, jg. 1, deel 1, 1938, pp. 204-206.

13 NAB, Pretoria, SS, vol. 170, R524/1874 : brief, J.P. Abbott/T.F. Burgers, 14 Apr. 1874.

14 NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R326/1875 : toespraak van president Burgers te Christiana, 5 Feb. 1875.

15 F. Jeppe, *Transvaal book almanac and directory ZAR 1881*, p. 82.

president Burgers die voordeel aangetoon wat ‘n spoorverbinding vir die twee goedgesinde lande kon inhou. Hy maak ook melding van die Portugese vise-konsul, Nellmapius, wat op die goudvelde is.[16] President Burgers was in elk geval dieselfde mening toegedaan want hy het al kort na sy verkiesing as staatspresident melding gemaak van die groot leemte, naamlik dat Transvaal nie oor ‘n eie hawe beskik nie.[17]

Intussen het Oos-Transvaalse gouddelwery toegeneem. Die goudkommissaris het berig dat daar tot op 30 September 1874 die volgende aantal delwerslisensies op die goudvelde uitgeneem is: 206 te Geelhoutboom (MacMac), 552 op ‘n plaas grensend aan Pelgrimsrus, 518 te Graskop en 2 954 te Ponie's Kranz.[18] As gevolg van die groot aantal mense wat nou in hierdie gebied woonagtig was, was dit duidelik dat daar nou gereelde vervoer na die goudvelde moes wees om die nodige lewens- en ander middele soos delwersgereedskap aan die delwers te verskaf. Nellmapius wat self op die goudvelde woonagtig was, het heel waarskynlik self die gebrek aan lewens- en ander middele aan sy lyf gevoel en op die gedagte gekom om hierdie probleem te oorbrug.

As regeringsamptenaar van Portugal, vise-konsul vir Portugal op die goudvelde, en deur sy kontak met die konsul vir Portugal, O.W.A. Forssman, in wie se diens hy as terminusbestuurder gestaan het, asook sy kontak met van die volksraadslede van die Transvaal, was Nellmapius heel waarskynlik deeglik bewus van al die pogings wat reeds aangewend was om ‘n gereelde verbinding met Lourenco Marques op te bou.

Nellpamius met sy fyn besigheidsvernuf het besef dat so ‘n spoorwegverbinding nie oornag daargestel kon word nie en dat dit baie jare sou duur voordat so ‘n

---

16 NAB, Pretoria, SS, vol. 182, R106/1875 : brief Goewerneur Lourenco Marques/president Burgers, 18 Des. 1874.

17 NAB, Pretoria, Engelbrecht-versameling, vol. A371, band 5, nr. 18 : brief, Burgers/sy vrou, 24 Aug. 1873, p. 27.

18 NAB, Pretoria, SS, vol. 176, R1519/1874 : brief, McDonald/Staatsekretaris, 12 Okt. 1874.

verbinding 'n werklikheid sou word. In hoeverre dit waar was, word gesien weens die feit dat met sy dood in 1893 hierdie spoorwegverbinding met Lourenco Marques nog nie voltooi was nie. Die eerste trein vanaf Delagoabaai het Pretoria eers in 1894 binnegestoom.[19]

3.3 NELLMAPIUS SE VOORLEGGING

Nellmapius was van mening dat die tyd ryp was om tot aksie oor te gaan en 'n voorstel in verband met 'n moontlike verbinding tussen die goudvelde (Pelgrimsrus) en Lourenco Marques aan die regering te maak. In Januarie 1875 rig Nellmapius 'n versoek aan president Burgers waarin hy dit aan hom stel dat hy hom nou al 'n geruime tyd besig hou met die idee om 'n gereelde verkeersisteem tussen Delagoabaai en die goudvelde daar te stel. Volgens hom was daar 'n groot behoefte aan 'n groot aantal verskillende artikels op die goudvelde in die distrik Lydenburg wat so 'n vervoerstelsel sou regverdig en noodsaak. Die praktiese uitvoerbaarheid van so 'n stelsel sou in 'n groot mate afhang van die steun wat die regerings van die ZAR en Mosambiek aan die stelsel sou bied.[20] Die finansiële sy van so 'n vervoerstelsel of skema sou uit die aard van die saak 'n belangrike rol speel. Hy het reeds sekere voordele van Mosambiek verkry en sy finansiële beplanning was in plek, maar om die skema te laat vlot, moes die ZAR goedkeuring aan die skema verleen. Volgens Nellmapius sou so 'n vervoerstelsel nie net van groot waarde vir die distrik en sy inwoners wees nie, maar ook vir die staatspresident se beplande spoorwegstelsel deurdat die kontraktant sy spoorwegmateriaal makliker op 'n gebaande weg kon vervoer. Nadat Nellmapius sy redes vir die instelling van so 'n vervoerstelsel gegee het, het hy die wyse waarop hy van plan was om te werk te gaan, aan die staatspresident bekend gemaak.

Hy sou die goedere te Lourenco Marques inskeep en dit per boot op die Maputa-rivier na die voet van die Bomba-berg (Lebombo) vervoer. Hier sou die goedere in

---

19 C.F.J. Muller et al. (reds.), *Vyfhonderd jaar Suid-Afrikaanse geskiedenis*, p.283.
20 NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R294/1875 : brief, Nellmapius/T.F. Burgers, 29 Jan. 1875.

pakhuise geberg word. Vandaar sou die koopmansware deur 'n groot aantal swart draeraflosspanne tot by Pretoriuskop gedra word. Vanaf Pretoriuskop sou die ware weer per ossewa na MacMac vervoer word. Langs hierdie roete vanaf Lourenco Marques tot by MacMac sou stasies op gerieflike afstande opgerig word waar die swart draeraflosspanne gestasioneer sou word.

Nellmapius se uiteensetting van sy voornemens dui daarop dat hy nie van plan was om hierdie projek alleen aan te pak nie. Die maatskappy, wat hy beoog het om te stig, sou verantwoordelik wees vir die bou van brûe of ponte oor ondeurgaanbare riviere, asook vir die instandhouding van die pad, ponte en brûe. By die stasies sou herberge opgerig word wat sou dien as verblyfplekke vir die draers wat in diens van die maatskappy was en bergplekke vir die koopware. Die herberge sou ook tot die beskikking van reisigers tussen die goudvelde en Lourenco Marques wees en van die koopware kon ook hier verhandel word.

Die voorgenome maatskappy onderneem ook om die regeringspos een keer per week te vervoer en op alle moontlike wyses die kommunikasie tussen die goudvelde en Lourenco Marques te bespoedig en te vergemaklik. Nellmapius stel dit aan president Burgers dat hy reeds die versekering van ondersteuning van die handelaars van die Transvaal en Lourenco Marques ontvang het. 'n Deeglik beplande roete en verkeer op so 'n roete sou maklik van stapel kon loop. Sy posisie as amptenaar van die Portugese regering beweeg hom om die belange van die handel in Delagoabaai te bevorder, terwyl sy gehegtheid aan die Transvaal, sy aangenome land, waarin hy uitgebreide belange en besittings gehad het, hom laat besluit om sy uiterste bes te doen om van hierdie onderneming 'n sukses te maak.

Om genoemde twee lande te dien deur die instelling van so 'n transportdiens, was hy van plan om van beide regerings sekere voordele en voorregte te vra wat so 'n instelling se sukses sou verseker. Hy het reeds die Portugese regering genader vir die verkryging van sulke voorregte. Hy stel dit in die vooruitsig om tolhekke daar te stel. Tolgeld sou gevorder word by bruê en ponte wat deur die maatskappy daargestel sou word. Ook sou die maatskappy sekere vergunnings van grond

verlang al langs die roete sodat stasies opgerig kon word. Hierdie grond moes groot genoeg wees sodat dit kon dien vir weiveld sowel as vir die aanplant van voedselgewasse wat sou help met die onderhoud van die draers en ander werknemers wat in diens van die maatskappy sou staan.

Verder deel Nellmapius president Burgers mee dat dié maatskappy 'n maatskappy met beperkte aanspreeklikheid sou wees en hom ten doel sou stel om daagliks twee ton handelsware vanaf Delagoabaai by MacMac te lewer. Dit sou egter afhang van weers- en ander omstandighede. So 'n gereelde verkeer sou heel waarskynlik van die bestaande gevare soos wilde diere, ondeurgaanbare riviere, koors, en so meer bekamp. Die beskutting en voorrade wat vir die reisiger gebied kon word, sou 'n groot deel van die vrees vir en die gevaar van die roete, kon uitskakel. Dit sou meer mense na die goudvelde lok.[21]

Nellmapius het geweet van president Burgers se erns om kontak met die buitewêreld te maak. Hy het in sy aansoek die voordeel wat sy idee vir die land sou inhou, dat hy 'n burger van die land is en dat hy 'n posisie in die Portugese regering beklee sterk beklemtoon, met die hoop dat dit sou bydra om sy saak te versterk. Ongelukkig vir Nellmapius het president Burgers op 16 Februarie 1875 na Europa vertrek om fondse vir 'n spoorlyn vanaf Lourenco Marques na die Transvaal te gaan soek en kon hy nie aandag aan Nellmapius se versoek skenk nie. In die afwesigheid van die president het die regering nie Nellmapius se aansoek ter tafel geneem nie, daar hulle heel waarskynlik gewag het om te sien wat Burgers in Europa uitrig.

Toe Nellmapius teen die einde van Maart nog geen antwoord op sy skrywe van die regering ontvang het nie, het hy die regering versoek om ernstig aandag aan sy versoek te gee. Verder deel hy die regering mee dat sedert hy sy aansoek by die ZAR ingedien het, die koning van Portugal hom amptelik in kennis gestel het dat daar tot 'n ooreenkoms gekom is tussen Portugal en die *British India Steam Ship*

---

[21] NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R294/1875 : brief, Nellmapius/T.F. Burgers, 29 Jan. 1875.

Company. Daarvolgens sou een van laasgenoemde maatskappy se stoombote maandeliks via die Suezkanaal by al die ooskushawens onder Portugese bestuur, onder meer Lourenco Marques, aandoen. Nog 'n maatskappy, die Donald Curry Stoombote, sou ook binnekort by Lourenco Marques aandoen. Hierdie twee maatskappye plus die skip van die Union Maatskappy wat reeds by Lourenco Marques aandoen, sou dus 'n meer gereelde kommunikasie tussen die Portugese gebiede en Europa en ander dele van die wêreld meebring en dit sou noodwendig meer kapitaal na hierdie gebied laat vloei. Die pos vanaf die ZAR sou Europa ook baie vinniger bereik as via die roetes van Natal en Kaapstad. Dit sou verder meebring dat Lourenco Marques en die ZAR meer toeganklik vir Europa sou wees wat betref handel en emigrasie. Die natuurlike ligging van Delagoabaai wat betref die maklike laai en aflaai van skepe, sou dit ook 'n voorkeurhawe maak vir handeldryf.[22]

Nellmapius, wat in daardie stadium nog die terminusbestuurder van *Goldfields Extension Transport Company* te Pelgrimsrus was, het eerstehandse inligting oor die bekostigbaarheid van handel via Kaapstad en Natal oor land gehad. As gevolg van hierdie kennis van hom het hy aangedui dat die koste via Lourenco Marques die voordeligste van al die handelsroetes vir die ZAR sou wees. Hy dui verder aan dat sy voorgestelde weg ook aan die inwoners van die ZAR die voordeel van 'n onafhanklike hawe sou bied. Die handelsroetes deur die omliggende state (Kaapkolonie en Natal) kon buitendien enige dag sonder opgaaf van redes, opgeskort word.

As gevolg van die koors en tsetsevlieg was dit noodsaaklik vir Nellmapius, indien hy goedkeuring vir sy projek sou kry, om soveel werk as moontlik van die voorgestelde skema gedurende die wintermaande af te handel. Toe hy teen Maart 1875 nog nie toestemming ontvang het om met die skema te begin nie, het hy bekommerd geraak dat hy sy organisasie om die vervoerskema daar te stel, sou moes vertraag en wou hy van die regering weet of hy moes voortgaan met sy

[22] NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R703/1875 : brief, Nellmapius/President en Uitvoerende Raad, 26 Mrt. 1875.

onderhandelings en of hy dit moes laat vaar. Hy sou graag in daardie stadium 'n antwoord wou hê, want hy het opdrag van die Portugese regering ontvang om Delagoabaai en die Portugese hawens aan die Ooskus te besoek. Hierdie besoek het eers op 7 Junie 1875 'n werklikheid geword. Hy het ook aangevoer dat die *Goldfields Extension Transport Company* gaan ontbind. In Junie 1875 is die tender vir die vervoer van pos egter weer aan dié maatskappy toegeken.[23]

Uit bogenoemde blyk dit dat Nellmapius die regering wou forseer om 'n vinnige besluit te neem. In Mei 1875 rig McDonald, die goudkommissaris, 'n skrywe aan die waarnemende staatspresident, waarin hy aanbeveel dat die hawe van Lourenco Marques deur middel van uitvoerbeheer voorkeur moes ontvang. Daardeur moes mense met ywer die geleentheid kry om 'n permanente transportroete vanaf Lourenco Marques daar te stel, aangesien dit Transvaal se natuurlike hawe was.[24] Dit is moontlik dat Nellmapius agter die skryf van hierdie brief van McDonald gesit het om sy saak te sterk. Nellmapius het ook as vise-konsul vir Portugal op die goudvelde 'n versoekskrif, wat deur die handelaars en verbruikers van die goudvelde opgestel is, onderteken waarin die memoraliste beweer dat hulle belangstelling by die ontwikkeling en verbetering van die handel in Transvaal lê en hulle beveel aan dat dit tot voordeel van dié land sou strek om soveel as moontlik van die land se handel via die hawe van Lourenco Marques te laat plaasvind. Volgens hulle moes Lourenco Marques voorkeur bo die hawens van die Kaapkolonie en Natal geniet. J. Armstrong en H. Rhodes, die twee Volksraadverteenwoordigers van die goudvelde, het ook die versoekskrif onderteken. Nellmapius, wat self in die handel betrokke was, kon ook hierdie versoekskrif geïnisieer het.

Die memoraliste beweer verder dat die invoerbelasting op goedere via Lourenco Marques minder is as dié via die Kaap en Natal. Die vervoer van handelsware vanaf Lourenco Marques sou daarom tot voordeel van die inwoners van die ZAR

---

23 NAB, Pretoria, Forssman-versameling, vol. 2, bande 4 en 5, lêernommer A375: brief, Forssman/A. Foster, 7 Jun. 1875.

24 NAB, Pretoria, SS, vol. 187, R980/1875 : brief, McDonald/waarnemende Staatspresident en Uitvoerende Raad, 3 Mei 1875.

wees, terwyl slegs die transportryers baat sou vind by vervoer vanaf die ander kolonies. Die Portugese regering was ook baie tegemoetkomend in dié opsig dat hulle hulle bes probeer het om Lourenco Marques 'n hawe vir Transvaal te maak. Die memoraliste dui verder aan dat daar in daardie stadium geweldig baie probleme met die roete na en van Lourenco Marques was. Nie net die tsetsevlieg vir die vee en die koors vir die mens was 'n probleem nie, maar ook die onbetroubaarheid van die swart draers het die roete feitlik onbruikbaar gemaak. Die doeanebelasting op die roete sou daarom minder as dié op die ander roetes moes wees indien dié roete nog enigsins gebruik sou wou word. Hulle doen 'n beroep op die Volksraad en die Uitvoerende Raad van die ZAR vir die totale of tydelike kwytskelding van belasting op alle goedere wat via Lourenco Marques ingevoer word.[25]

Om sy saak verder te sterk het Nellmapius besluit om self 'n besoek aan Pretoria te bring. Hy het van dié besoek aan Pretoria 'n amptelike saak gemaak deur 'n brief van die Portugese goewerneur in Lourenco Marques aan die waarnemende president te gaan oorhandig.[26] Daar kan aangeneem word dat Nellmapius dié brief gebruik het as 'n geleentheid om met Piet Joubert te gaan gesels in verband met sy beplande vervoerskema.

Na sy aankoms in Pretoria het hy 'n onderhoud met *De Volkstem* gevoer waarin hy aandui dat die nuwe goewerneur in Lourenco Marques die ZAR baie goedgesind is. Hy was ook van plan om binnekort Mosambiek te besoek met die doel om 'n verbinding tussen die gebied en die Transvaal te probeer verkry. Hy onderneem om binne afsienbare tyd 'n gereelde verkeer tussen Lourenco Marques en die goudvelde daar te stel. Hy sou dit vermag deur 'n pad te bou en russtasies op sy plase aan te lê. As gevolg van dié roete sou dit 'n maandelikse verbinding met Europa deur middel van skepe teweegbring. So 'n verbinding sou geleenthede bied vir kontak met die buiteland en sou 'n einde maak aan die monopolie wat 'n

[25] NAB, Pretoria, SS, vol. 187, R980/1875 : memorie, Memoraliste/waarnemende Staatspresident en Uitvoerende Raad, Mei 1875.
[26] *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR, vol. ZAR 51,* nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 14 Mei 1875.

ander deel (bedoelende die Britse kolonies) van Suidelike Afrika op daardie stadium geniet het. Hy was nie van plan om enige finansiële hulp van die staat te vra nie en was van plan om die skema wat hy in gedagte het self te finansier en doen 'n beroep op die volk om die saak te ondersteun. Hierdie berig is ook in die *Transvaal Advocate and Commercial Advertiser* gepubliseer.[27]

3.4 BESPREKING VAN DIE VOORLEGGING IN DIE UITVOERENDE EN VOLKSRAAD

Nellmapius se besoek aan Pretoria het gou die nodige vrugte afgewerp. Op 10 Mei het die Uitvoerende Raad die aansoek van Nellmapius om regeringshulp in verband met 'n transportdiens tussen Lourenco Marques en die republiek behandel. Die Uitvoerende Raad het daarop 'n versoek aan Nellmapius gerig om hulle oor die saak te kom toelig. Dit het hy so goed gedoen dat die Uitvoerende Raad besluit het om dit onmiddellik met 'n aanbeveling voor die Volksraad te lê.[28]

Die volgende dag in die Volksraad het die waarnemende staatspresident 'n versoek ingedien om van die orde af te wyk om die aansoek van Nellmapius te behandel. Die Volksraad het die versoek goedgekeur en besluit om die besluit van die Uitvoerende Raad te behandel. Waarnemende president Piet Joubert het aan die Volksraad verduidelik dat die projek wat Nellmapius beoog het, die daarstelling van 'n gereelde kommunikasie tussen die republiek en Lourenco Marques was. Nellmapius verlang 'n aantal plase waarop hy stasies kon oprig. Hierdie plase moes ongeveer 24 kilometer van mekaar geleë wees en moes ook al op die roete na Lourenco Marques geleë wees. Die aansoek sluit ook die reg in vir die oprig van tolhekke op dié roete. Piet Joubert was verder van mening dat so 'n projek 'n gunstige uitwerking op die beoogde spoorwegskema sou hê. Hy reken dat nie meer as agt plase toegeken sou word nie. Dié plase moes 2 571 ha groot wees. Indien die plan misluk, sou die plase weer die eiendom van die staat word. Hy sê

27 *De Volksstem*, 8 Mei 1875; *The Transvaal Advocate and Commercial Advertiser*, 10 Mei 1875.
28 NAB, Pretoria, Argief van die sekretaris van die Eerste Volksraad (EVR), vol. 220, band 12, sitting 11 Mei 1875.

dat Nellmapius die aansoek in sy privaat hoedanigheid doen en dat hy geen monopolie verlang nie. Die skema sou ook 'n weeklikse posdiens daarstel.

Herbert Rhodes volksraadslid vir die goudvelde en broer van Cecil John Rhodes het hom ook sterk ten gunste van hierdie saak uitgespreek en aangetoon dat die weg langs die bestaande gebruikte roete gaan, naamlik die eerste gedeelte op water en oor Portugese gebied tot by die Lebombo-bergreeks. Vandaar kom die eintlike probleme, omdat dit feitlik onbegaanbare tsetsevliegarea is. Volgens hom was daar in elk geval drie skepe vol Australiese delwers op pad na die goudvelde en dit alleen sou die skema al regverdig.[29] Na verdere bespreking is 'n voorstel aanvaar dat die Uitvoerende Raad gemagtig word om 'n voorlopige kontrak, waarin die aansoek van Nellmapius vervat word, op te stel en so spoedig moontlik aan die Volksraad voor te lê.[30] Die Uitvoerende Raad het 'n konsepkontrak opgestel en dit aan die staatsprokureur vir sy opinie voorgelê.

Op 12 Mei 1875 het die Volksraad weer van die normale orde afgewyk om die konsepkontrak te bespreek.[31] Die waarnemende staatspresident het saam met die konsepkontrak ook 'n brief van die staatsprokureur ingedien waarin die staatsprokureur vra vir langer tyd om sy opinie uit te spreek omdat hy die saak as van soveel belang beskou.[32] Hierop het die Volksraad eenparig besluit om eers die advies van die staatsprokureur te ontvang voordat die konsepkontrak verder bespreek sou word.

James Buchanan, die staatsprokureur, het heelwat besware teen die konsepkontrak gehad. In die eerste instansie was die staatspresident in opdrag van die Volksraad na Europa met volmag om 'n vervoerstelsel tussen Delagoabaai en Pretoria te probeer bewerkstellig. Die voorgestelde plan van Nellmapius het die staatspresident voor sy vertrek onder oë gehad en hy het nie daarop gereageer nie.

[29] *De Volksstem*, 15 Mei 1875.
[30] NAB, Pretoria, EVR, vol. 220, band 12, sitting 11 Mei 1875.
[31] NAB, Pretoria, EVR, vol. 220, band 12, sitting 12 Mei 1875.

As staatsprokureur het hy homself in daardie stadium die vraag gevra of die staatspresident nie alreeds 'n dergelike of beter plan as die voorgestelde een aangegaan het nie. Buchanan stel ook die vraag of 'n vise-konsul van 'n land die reg het om 'n transportweg oor verskillende grondgebiede, in dié geval oor die gebied van Mosambiek en Transvaal, te maak sonder dat hy 'n spesiale bewys kan lewer dat sy regering hom die nodige verlof daartoe verleen het. Die kontrak gee ook aan Nellmapius of ander persone die opening om konsessies te verkry wat die staatspresident se pogings in Europa om 'n spoorverbinding tussen Delagoabaai en die Transvaal te finansier, in die wiele kon ry. Die staatspresident was ook absoluut gekant teen die gee van konsessies, aangesien dit tot skade vir die republiek kon lei. Dit is ook nie definitief seker of die plase wat aan Nellmapius toegeken kon word nie alreeds verbind was aan die een of ander transaksie of persoon nie, wat weer kon lei tot skadevergoeding en koste vir die regering. Buchanan skryf ook dat hy bewus is van ander persone wat dieselfde idee as Nellmapius koester in verband met 'n verbinding met Delagoabaai en hy wou weet of ander persone dieselfde voordele as Nellmapius sou kry. Die staatsprokureur het ook ander kleiner besware soos die bewoording van die kontrak gehad, maar dit was van 'n minder ernstige aard.[33]

Nadat Piet Joubert hierdie advies van die staatsprokureur ontvang het, het hy dit saam met die konsepkontrak by die Volksraad ingedien. 'n Besluit is weer geneem om van die orde af te wyk om die kontrak so gou moontlik te behandel.

Die staatsprokureur het in sy brief aanbeveel dat die konsepkontrak artikelsgewys behandel moes word, wat deur die Volksraad aanvaar is.

In die aanhef van die konsepkontrak het die staatsprokureur 'n probleem gehad met die woorde "Vise-konsul van Portugal vir die Suid-Afrikaanse Goudvelde." Hy het sy beswaar hierteen mondelings in die Volksraad gedoen. Piet Joubert het hierdie saak blykbaar met Nellmapius gaan opneem, want hy dien 'n voorstel in dat die

---

32 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 578, 19 Mei 1875, sitting 12 Mei 1875.
33 NAB, Pretoria, SS, vol. 184, R999/1875: brief, Staatsprokureur/Wnd. Staatspresident, 12 Mei 1875.

woorde "vise-konsul" in die konsepkontrak geskrap kon word, want volgens hom het Nellmapius geen beswaar daarteen nie. Die Volksraad het na vele diskussies besluit om wel die aanhef van die konsep goed te keur met die uitsondering dat die titel van Nellmapius vervang word met die beroep en woonplek van laasgenoemde.[34] Die goedgekeurde aanhef van die konsepkontrak het nou soos volg gelui "Tussen die hoogedele Heer Petrus Jacobus Joubert, waarnemende Staatspresident van die Suid Afrikaanse Republiek deur en met advies van die Uitvoerende Raad en kragtens 'n besluit van die Hoogedele agbare Volksraad, by die sitting te Pretoria op 11 Mei 1875 enersyds en Alois Hugo Nellmapius, Burger van die Suid-Afrikaanse Republiek, wonende te Pelgrimsrus andersyds word die volgende ooreenkoms gesluit".[35]

Die feit dat die Uitvoerende Raad die konsepkontrak aan die Volksraad voorgelê het, dui daarop dat hulle wel ten gunste van so 'n skema was. Ander besware, afgesien van die aanhef wat van die lede van die Volksraad teen die voorgestelde skema gehad het, was dat daar alreeds £1 000 bestee is aan die maak van 'n pad vanaf Lydenburg na die Lebombo-berge. Die beswaar was moontlik dat van die lede van die Volksraad kon dink dat Nellmapius nou in elk geval 'n gedeelte op sy roete gaan kry waarvan die pad klaar gemaak is. Hulle was ook van mening dat nog 'n groter kapitale uitleg gemaak gaan word al is dit in die vorm van grond deur die plase wat aan Nellmapius vir sy skema toegeken gaan word. Ander was weer van mening dat daar gewag moes word met die goedkeuring van so 'n kontrak totdat die president van Europa af terugkeer.

Paul Kruger het beide besware afgemaak deur daarop te wys dat met die instelling van gereelde verkeer met Lourenco Marques die gemelde pad dan 'n inkomste aan die staat sou bied deur middel van belasting wat op die invoer van goedere gehef sou word. Die grond wat aan Nellmapius gegee sou word, het in daardie stadium nutteloos gelê en dit sou dan kon bewerk word. Die vervoerskema sou ook nie tot 'n monopolie lei nie, want enige persoon kon 'n ander pad volg as hy wou. Volgens

[34] *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 14 Mei 1875.
[35] *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 15 Mei 1875.

Kruger was die president ook bekend met die inhoud van Nellmapius se aansoek voordat hy na Europa vertrek het, en hy het geen beswaar daarteen geopper nie. Kruger wys die Volksraad verder daarop dat die genoemde besware van die staatsprokureur gegrond is op die feit dat hy van mening was dat die aansoek van Nellmapius die president se plan om 'n lening in Europa te bekom om 'n spoorverbinding tussen Lourenco Marques en die ZAR daar te stel, in die wiele sou ry. Die Uitvoerende Raad het juis die teenoorgestelde mening gehuldig soos gesien kan word uit die feit dat die Uitvoerende Raad die konsepskema aan die Volksraad voorgelê het.[36]

Om die verskille tussen die Uitvoerende Raad en die staatsprokureur uit die weg te ruim het die Volksraad die konsepkontrak terugverwys na die Uitvoerende Raad en die staatsprokureur vir 'n gesamentlike vergadering. Die vergadering het in die geheim plaasgevind.[37] Nadat die Volksraad inligting van dié vergadering ontvang het, het hulle ook agter geslote deure vergader.[38]

Op 15 Mei is die debat oor die konsepkontrak in die Volksraad voortgesit en artikelgewys behandel. Die eerste vyf artikels van die kontrak is aanvaar en het gelui dat Nellmapius onderneem om 'n gereelde transport van goedere met daaglikse aflewering daar te stel of deur ander persone daar te laat stel tussen die Lydenburgse goudvelde via Pretoriuskop en die hawe van Lourenco Marques. Daar moes binne ses maande vanaf die datum van die kontrak, 11 Mei 1875, met die werksaamhede van gemelde roete 'n aanvang geneem word. Hy verbind hom ook daartoe om 'n pad te maak of te laat maak tussen Lourenco Marques en die Lydenburgse goudvelde. Hy moes die pad ook in stand hou of laat hou en moes binne drie maande met die werksaamhede van die pad 'n aanvang neem.[39] Dit moet aanvaar word dat die pad waarvan daar reeds tydens die diskussies in die

---

36 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 578, 19 Mei 1875, sitting 11 Mei 1875; *De Volksstem*, 22 Mei 1875.

37 Die notules van die geheime vergaderings kon nie opgespoor word nie.

38 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 15 Mei 1875.

39 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 14 Mei 1875.

Volksraad melding gemaak is, waar dit op Nellmapius se roete was, tot voordeel van hom sou wees.

Hy verbind hom verder om alle strome en riviere wat sy pad kruis dwarsdeur die jaar oorgangbaar te maak of te laat maak op enige wyse soos wat hy dit goed vind. Hy verbind hom verder om ongeveer elke vier en twintig kilometer (15 myl) langs die gemelde weg 'n stasie op te rig of te laat oprig waar die goedere wat vervoer word, geberg kon word. Die stasies moes ook geskik wees om aan reisigers herberg te verskaf. Hy verbind hom verder om alles wat tot dusver vermeld is in 'n goeie toestand te hou of te laat hou totdat die spoorlyn tussen Delagoabaai en die ZAR voltooi is.

By die volgende artikel waar dit oor die grootte van die plase gaan, wou ene heer J. R. Lys die grootte van die plase laat verminder van 2 571 ha na 1 285 ha.[40] Piet Joubert het daarop die versekering gegee dat die regering die kontrak baie versigtig opgestel het, juis omdat hulle onbekend was met die grond langs vermelde roete. Die plan was om 'n inspeksiekomitee saam te stel wat dié plase sou inspekteer en alle persone wat nie gelukkig was met die toekenning van die plase aan Nellmapius nie, kon hulle klagtes by dié komitee indien.[41] Hierdie artikel is toe soos volg omskryf : Om die onderneming van Nellmapius te ondersteun wat van groot nut en belang vir die ZAR is, verbind laasgenoemde hom om langs genoemde weg, vanaf die Lydenburgse Goudvelde oor die grondgebied van die ZAR tot aan die Lebombo-berge op elke ongeveer 24 kilometer 'n plaas aan Nellmapius toe te ken wat 2 571 ha (3 000 morg) groot is. Die plase sou die eiendom van Nellmapius wees volgens die landswette wat betref leningsplase. Die regering onderneem om die plase te gaan inspekteer volgens die wette op leningsplase en om binne vier maande die plase in besit van Nellmapius te plaas. Indien sodanige plaas waar 'n stasie moet kom nie meer die eiendom van die ZAR is nie, kon Nellmapius 'n plaas uitsoek wat naas aan die plaas geleë is en wat nog die eiendom van die ZAR is.

---

40 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR,* vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 14 Mei 1875.
41 *De Volksstem,* 29 Mei 1875.

Met artikel 9 was sommige lede van die Volksraad soos die here J. R. Lys en M. De Vries nie gediend met die skrywe van "billike tolgeld" nie. Hulle het 'n voorstel ingedien waarin hulle die woord billik vervang met tarief soos deur die regering goedgekeur. Hulle wou ook dat daar nie meer as twee keer tolgeld op die betrokke weg gehef sou word nie.[42] Dit het die kontrak in geheel amper verongeluk, want Piet Joubert wou hierop die kontrak namens Nellmapius terugtrek. Gelukkig vir Nellmapius het Paul Kruger sterk na vore getree en hy red die situasie deur daarop te wys dat met te hoë tariewe en te veel en te hoë tolbelastingplekke, die aansoeker homself sou ondergrawe. In so 'n geval sou die reisigers en transportryers van ander weë gebruik maak wat meer voordelig is.[43] Die regering het toe aan Nellmapius of sy gevolmagtigde om die kontrak uit te voer, die reg gegee om 'n billike tarief as tolgeld te hef op almal wat die pad sou gebruik. Verder is besluit dat indien Nellmapius sy skema nie in werking kon stel voordat die spoorlyn voltooi is nie, die regering die reg het om alle plase terug te neem en daarmee te handel na goeddunke behalwe waar hy verhinder word of is as gevolg van oorloë, onvoorsiene en/of onomkeerbare omstandighede.

Hy sou nie onder die kontrak die reg hê om aanspraak te maak op 'n plaas waarop goud of enige minerale ontdek sou word nie of op 'n plaas wat alreeds deur die regering vir ander doeleindes gemerk is nie. In so 'n geval sou die regering alleen verplig wees om aan hom 'n plaas in die nabye omgewing wat aan die ZAR behoort, toe te ken.

Indien dit blyk dat die spoorlyn oor een van hierdie plase loop of dat betaalbare hoeveelheid goud op van hierdie plase gevind word, sou die regering dié plase opeis en kon Nellmapius geen kompensasie anders as 'n ander plaas wat aan die ZAR in die omgewing behoort, eis nie. Hy sou ook billik vergoed word vir die verbetering(e) wat hy op die plaas aangebring het.

---

42 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 578, 19 Mei 1875, sitting 11 Mei 1875.
43 *De Volksstem*, 29 Mei 1875.

In die konsepkontrak (artikel 13) het die regering sover as moontlik beskerming vir Nellmapius in geval van oorlog en diefstal belowe. Sommige lede van die Volksraad was ongelukkig hieroor, omdat hulle van mening was dat spesiale beskerming aan Nellmapius verleen word. 'n Voorstel van die here J.A. Esterhuize en J. H. Grobler om wel die artikel te aanvaar, is afgekeur. Hierop het die here M. De Vries en T. S. Hutchinson daarop gewys dat die wette van die land in elk geval voorsiening maak vir die beskerming van persone en goedere en voorgestel dat die artikel in geheel geskrap moes word, wat wel gebeur het.[44] Die artikel in die konsepkontrak het toe in sy geheel verval.

Laastens is bepaal dat indien Nellmapius 'n aansoek van die regering sou ontvang om pos weekliks vanaf die goudvelde na Lourence Marques en terug te vervoer, hy dit teen 'n billike prys sou doen.[45]

Nadat die kontrak artikelgewys afgehandel is, was daar van die Volksraadslede wat kritiek teen die kontrak as geheel gehad het. Veral die heer Lys was ongelukkig omdat daar in die kontrak nie voorsiening gemaak is vir die oplegging van boetes indien die bepalings van die kontrak nie nagekom word nie. Daar was ook geen waarborg dat die kontrak nie met die president se spoorwegplanne sou inmeng nie. Daar is nie vroegtydig genoeg kennis gegee dat so 'n kontrak in die Raad sou dien nie en so 'n kontrak kon tot 'n monopolie lei. Hy was buitendien van mening dat daar alreeds 'n pad was tussen Lourenco Marques en die goudvelde van Lydenburg en dat daarvoor betaal is. Aan Moodie is reeds 'n konsessie deur die Portugese regering gegee en hy wat Lys is, weet nie in watter mate hierdie kontrak op daardie konsessie gaan inbreuk maak nie. Daar is ook nie voorsiening gemaak vir 'n boete indien Nellmapius misluk in sy poging nie.

J. Armstrong was weer van mening dat die grond langs die voorgenome spoorlyn se waarde sal vermeerder en die kapitaliste in Europa sou eerder geld leen op grond wat onverbonde was. Die kontrak is nie behoorlik bekend gemaak nie en hy

[44] *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR,* vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 18 Mei 1875.
[45] *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR,* vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 18 Mei 1875.

was van mening dat die delwers op die goudvelde ook teen so 'n kontrak gekant sou wees. Die kontrak gee 'n monopolie aan Nellmapius en monopolieë is skadelik vir enige land. Verder sê hy dat die pad vanaf die goudvelde tot by die Lebomboberge reeds gebou is en waarom moes een persoon nou bevoordeel word. Die voordeel spruit uit die feit dat Nellmapius nou nie die koste sou hê om 'n pad te bou nie en hy gaan die reg hê om tolgeld op die paaie te hef. Dié maatskappy kon nou vasstel wat die transportpryse vanaf Natal en die Kaapkolonie sou wees en hy kon dan sy pryse daarvolgens vasstel wat beteken dat die land en die individu niks gaan baat om hierdie weg te gebruik nie. Nellmapius gee geen waarborg dat nadat hy die stasies opgerig het, hy die pad sal oophou nie. Armstrong sê ook dat hy nie verseker weet wat die gehalte van die herberge wat by die stasies opgerig gaan word, sal wees nie en of dit wel geskik sal wees vir respektabele persone nie.

Die waarnemende staatspresident het op hierdie besware geantwoord deur aan te toon dat die staatspresident na Europa is om 'n spoorlyn tussen Lourenco Marques en die Lydenburgse goudveld te verkry en nie fondse vir die daarstelling van 'n transportmaatskappy nie. Die kontrak wat Moodie met die Portugese verkry het, het ook niks met die ZAR te maak nie. Volgens hom sou hy nie eers reageer op Armstrong se argumente nie, want die was eers 'n groot voorstander van die sluit van dié kontrak en nou was hy ewe skielik weer daarteen.[46] Met slegs vyf stemme daarteen is die kontrak in sy geheel in die Volksraad goedgekeur.[47]

Hierdie kontrak is op 18 Mei 1875 onderteken deur P. J. Joubert, waarnemende staatspresident, H. Siemens, waarnemende staatsprokureur, A. H. Nellmapius en as getuies J. J. Fourie en S. J. P. Kruger.[48]

Dit blyk uit die Volksraadnotules dat daar 'n warm debat oor hierdie kontrak gevoer is. Dit is duidelik dat die lede van die Uitvoerende Komitee reeds hierdie kontrak in

46 *De Volksstem*, 29 Mei 1875.
47 *Bijvoegsel tot de Staats Courant der ZAR*, vol. ZAR 51, nr. 580, 2 Jun. 1875, sitting 18 Mei 1875.
48 *Staats Courant der Zuid-Afrikaansche Republiek*, nr. 579, 26 Mei 1875.

beginsel goedgekeur het en dat hulle die grootste voorstanders in die debat in die Volksraad van 'n kontrak met Nellmapius was.

Die uitgangspunt was egter nog steeds onder die inwoners van die Zuid-Afrikaansche Republiek en daarom ook onder die lede van die Volksraad dat 'n verbinding tussen die republiek en Delagoabaai lewensnoodsaaklik vir Transvaal was. Hierdie voorgestelde kontrak van Nellmapius sou 'n spoorlyn voorafgaan. Dat daar beswaar was oor die grootte van die plase, is te verstane. Om herberge by die stasies op te rig sou nie soveel hektaar grond benodig nie.

Uit die oog van die ZAR was daar redelike beveiliging vir die regering ingebou dat Nellmapius werklik die voorgestelde kontrak moes laat slaag. Waarvoor die lede van die Volksraad egter nie voorsiening gemaak het nie, was die oorlog met Sekhukhune. Daar is dus nie 'n buffer vir oorloë ingebou nie en genoemde oorlog sou vir Nellmapius vrywaar van sy verpligting om die voorgestelde skema te laat slaag.