



Theo Ligthelm  
2019

# MIDDELBURG STASIE

Geskiedenis-oorsig

# Middelburg Stasie

Theo Ligthelm 2019

## Inhoud

1	Inleiding.....	1
2	Die Resies na die Rand.....	2
3	Die Oosterspoor begin.....	2
4	Middelburg Stasie.....	3
4.1	Ander Stasie-geboue .....	6
4.2	Woonhuise.....	7
5	Aktiwiteite om Middelburg Stasie.....	7
6	Slotbeskouing .....	8
7	Bibliography.....	9

## 1 Inleiding

Verskeie pogings is sedert die 1860's geloods om toegang tot die see vir die ZAR te verseker. Aanvanklik was die fokus op Natal – Port Natal en St Lucia baai – maar dit het op niks uitgeloop nie (De Jong, et al., 1988) p25.

Vervolgens verskuif die fokus na die Portugese gebied, met Delagoabaai (Maputo) as die teiken. Die ZAR het selfs so ver gegaan om 'n proklamasie uit te reik waarvolgens 'n strook langs die Maputo-rivier tot by die see as deel van die ZAR beskou is – maar na beswaar deur Portugal en Brittanje het dit ook op niks uitgeloop nie (De Jong, et al., 1988) p25. Teen die 1870s het die Volksraad besluit om 'n pad wat geskik is vir stoomtrekkers, na Delagoabaai te bou. Dit het weereens op niks uitgeloop nie.

Teen 1872 het die landmeter George P Moodie, voorgestel dat 'n spoorlyn gebou moet word. Onder Pres Burgers is 'n konsessie aan hom toegestaan om die spoor van die Lebomboberge tot by Klipstapel naby Ermelo, te bou. Alhoewel President Burgers berig het hy het geld, het Sekhukune 'n stokkie daarvoor gesteek deurdat alle geld vir die oorlog teen sy Pedi's gebruik moes word. Voor daar 'n sooi gespit is aan die lyn, anneksir Shepstone die ZAR. Die lyn sou Middelburg heeltemal gemis het en 'n major impak op die dorp se ekonomiese groei gehad het. Gelukkig was Sekhukune aan Middelburg se kant!! (De Jong, et al., 1988) p 26.

Na die Pretoria konvensie van 1881 volg daar 'n golf van nasionalisme, met 'n spoorlyn na die see, buite Britse beheer, as 'n hoë prioriteit. President Kruger kom nou in die prentjie en begin die projek dryf. Na die London konvensie van 1884, begin die regering weer die spoorlyn-idee oorweeg. Na verskeie aansoekers oorweeg is, loop dit ook maar weer op niks uit (De Jong, et al., 1988) p 29.

In 1884 word 'n nuwe inisiatief geloods om fondse te bekom vir die bou van 'n spoorlyn. Alhoewel verskillende kinkels in die kabel met die Portugese en 'n Amerikaner met die van van McMurdo voorkom, slaag die Kruger-regering tog daarin om befondsing in Holland te bekom, met 'n sakeplan wat die Nederlands Zuid-Afrikaanse Spoorweg Maatskappy (NZASM)

sou word. Kruger oortuig die Volksraad op 23 Augustus 1884 om 'n konsessie toe te ken aan NZASM vir die bou van 'n spoorlyn. Die roete was vaag, maar Middelburg het weer 'n kans gestaan! (De Jong, et al., 1988) p31.

## 2 Die Resies na die Rand

Terwyl hierdie gemaal aan die gang is, gaan die twee Britse kolonies egter fluks voort met die bou van spoorlyne.

Natal vang nou spoed, en teen April 1891 bereik die Natal-lyn Charlestown op die Natal ZAR grens naby Volksrus (De Jong, et al., 1988) p 32. Middelburg is totaal uit die prentjie met hierdie spoorlyn!

Teen 1885 bereik die Kaapse lyn Kimberley, met 'n taklyn vanaf Port Elizabeth via De Aar. 'n Aparte lyn vanaf Oos Londen bereik Aliwal Noord ook in 1885. (De Jong, et al., 1988) p32.

Met die ontdekking van die hoof goudrif in die Witwaterrand in Julie 1886 word die handel met die gebied nou die wortel vir die treinbouers. Kruger druk dat die Delagoabaai lyn eerste in werking moet kom, maar Rhodes sien hom as 'n obstruksie in sy imperiale drome wat verwesenlik sou word deur Britse spoorlyne.

Die ontdekking van goud aan die Rand maak dit moontlik om die nodige fondse te bekom vir die Delagoa lyn en in Junie 1887 kom die eerste vyf Hollandse ingenieurs in die ZAR aan (De Jong, et al., 1988) p37. Vir Middelburg beteken dit weer hoop. Op 1 November 1889 begin die eerste grondwerke teen die grens.

## 3 Die Oosterspoor begin

Gelukkig is min verdere aandag aan die oorspronklike roete van Hall in 1875 na Ermelo-omgewing gegee. 'n Verdere opname deur Farrell in 1879 dui 'n ander roete aan. Maar dan kom Middelburg se redder, Majoor JJ Machado in die prentjie. Die Majoor van die Portugese Leër se Ingenieurskorps, voltooi in 1884 die opname vir die roete aan die Portugese kant van die grens en die ZAR kontrakteur kom om ook die opname aan ZAR kant te doen. Dit voltooi hy tussen 14 Augustus 1883 en 24 Desember 1884 in twee fases en sy roete sluit Middelburg in op die hoof spoorlyn na Pretoria! Middelburg is baie dank aan Majoor Machado (van Machadodorp -faam) verskuldig. Alhoewel die roete deur die Laeveld effens aangepas is deur die NZASM ingenieurs, is die Hoëveld roete die oorspronklike Machado roete (De Jong, et al., 1988) P106.

Ongelukkig begin die spul weer baklei en word daar gedruk om die spoor van Bergendal naby Belfast direk na die Vaalrivier te laat loop vir aansluiting by die ander lyne by Springs – wat Middelburg weer sonder 'n spoorverbinding sou laat – Kruger steun hierdie voorstel, maar gelukkig wen Genl Piet Joubert se opposisie die argument en loop die lyn deur Middelburg. Tweede dankie aan Piet Joubert! (De Jong, et al., 1988) p 109.

Op 25 Oktober 1889 begin hulle bou. Op 14 Mei 1891 rol die eerste lokomotief oor die Komati Brug. Teen Oktober 1892 begin die bou aan die tonnel tussen Waterval Onder en Waterval Boven aan beide kante. Teen Junie 1894 open Waterval Boven stasie. Teen 10 Julie 1894 open Machadodorpstasie. (De Jong, et al., 1988) p116. Wanneer Middelburg presies bereik is, is ongelukkig onbekend, maar dit was waarskynlik teen einde Augustus, begin September 1894.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> 10 Julie by Machadodorp bou teen 11-12 km per week – ongeveer 88 km tot by Middelburg.. Balmoral is 20 Oktober 1894 bereik en is 60 km verder.

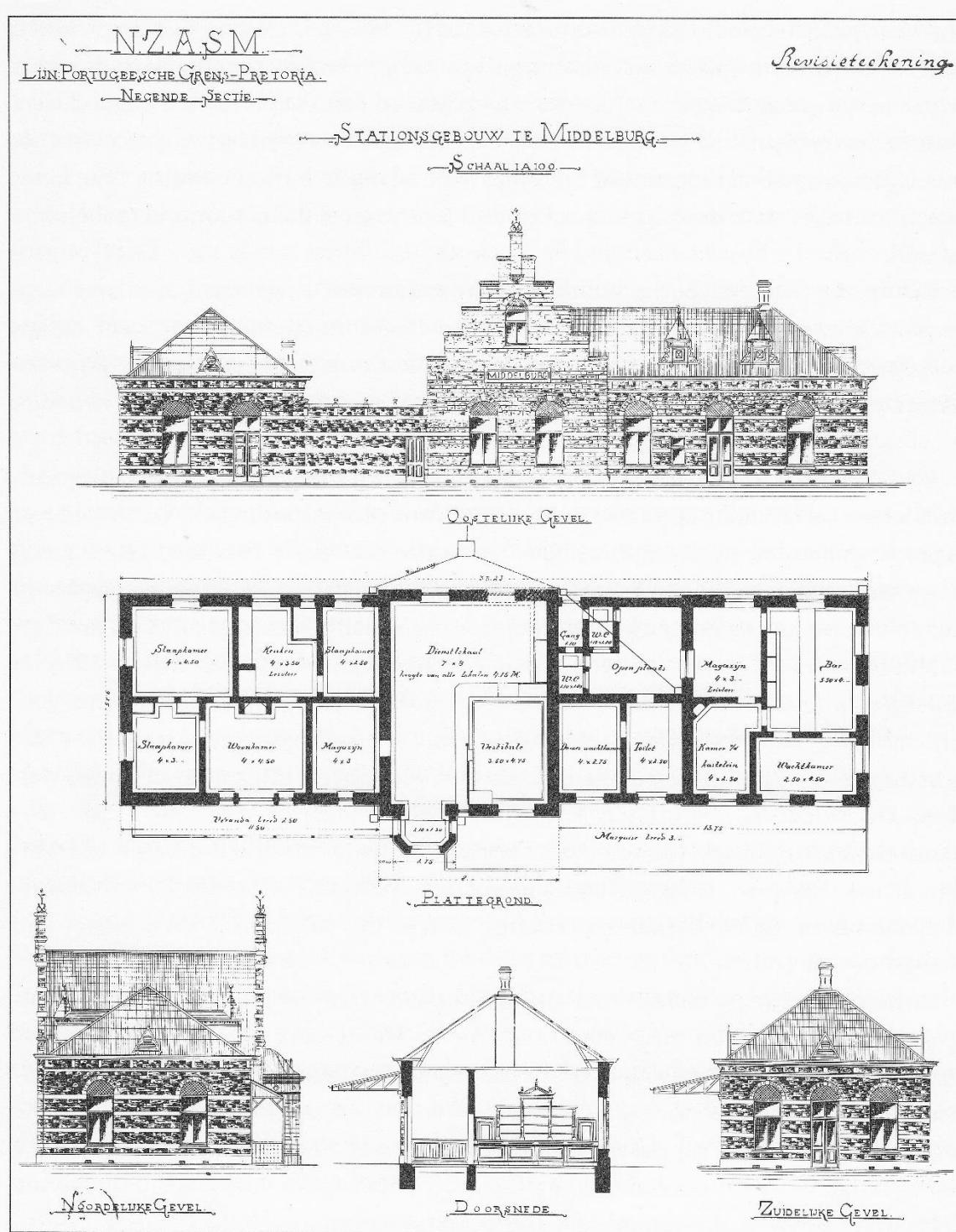
Intussen is daar gelyktydig begin met die spoorlyn vanuit Pretoria en op 2 November 1894 neem Pres Kruger deel aan 'n seremonie by Brugspruit – tussen Witbank en Bronkhorstspruit - om die laaste skroef seremonieel vas te draai waar die twee lyne ontmoet. Middelburg is nou per spoor verbind met Pretoria en met Lorenzo Marques met die hoof spoorlyn wat "langs" die dorp loop. As dit nie vir Majoor Machado en Genl Piet Joubert was nie, was Middelburg gedoem tot 'n veel kleiner ekonomie en sou verskeie ontwikkelinge waarskynlik nooit hier plaasgevind het nie.

## 4 Middelburg Stasie

Middelburg word van die finalisering van die roete as een van die beplande 24 stasies en 3 haltes tussen Pretoria en die grens. Stoom lokomotiewe moes elke 20 – 25 km van kole en water voorsien word en die stasies is op dié afstande geplaas. By die stasies kon opkomende treine en afgaande treine ook bymekaar verby, aangesien die res van die spoor 'n enkel lyn was. Middelburg was die 17e stasie vanaf die grens en die 6e stasie vanaf Pretoria.

In die Laeveld word weens die Malaria gevrees meestal voorafvervaardigde sink stasie-geboue opgesit, maar vanaf Alkmaar word permanente strukture vir stasies gebou. Die sinkstrukture van die Laeveld stasies is in Europa gebou en per skip na Delagoabaaï gebring en dan per spoor na die stasie-terrein waar dit aanmekaar gesit is.

Middelburg stasie word allerweë beskou as een van die argitektoniese meesterstukke van die NZASM argitektuur! (De Jong, et al., 1988) p125. Die gebou het kantore, wagkamers, 'n kroeg en woonkwartiere vir die stasiemeester bevat. Dit is gebou van gekapte rooi sandsteen, afgewerk met bane van wit sandsteen. Die twee opvallende trapgewels gee 'n tipies Nederlandse gevoel aan die stasie. Die uiteenlopende dakontwerpe van die oostelike en westelike vleuels en die asimmetriese posisie van die uitgeboude "bay window"-tipe ingang, is tipies van die argitektuur van die laat 19e eeu.



A jewel of draughtsmanship, the drawing of the Middelburg Station. (HSRC)

Figure 1: Plan Middelburg Stasie (Bron: de Jongh RC ea)

Die hoofingang tot die stasiegebou was aan die spoorkant van die gebou, sodat besoekers om die gebou moes stap vir die ingange na die kaartjiekantoor en die wagkamers.

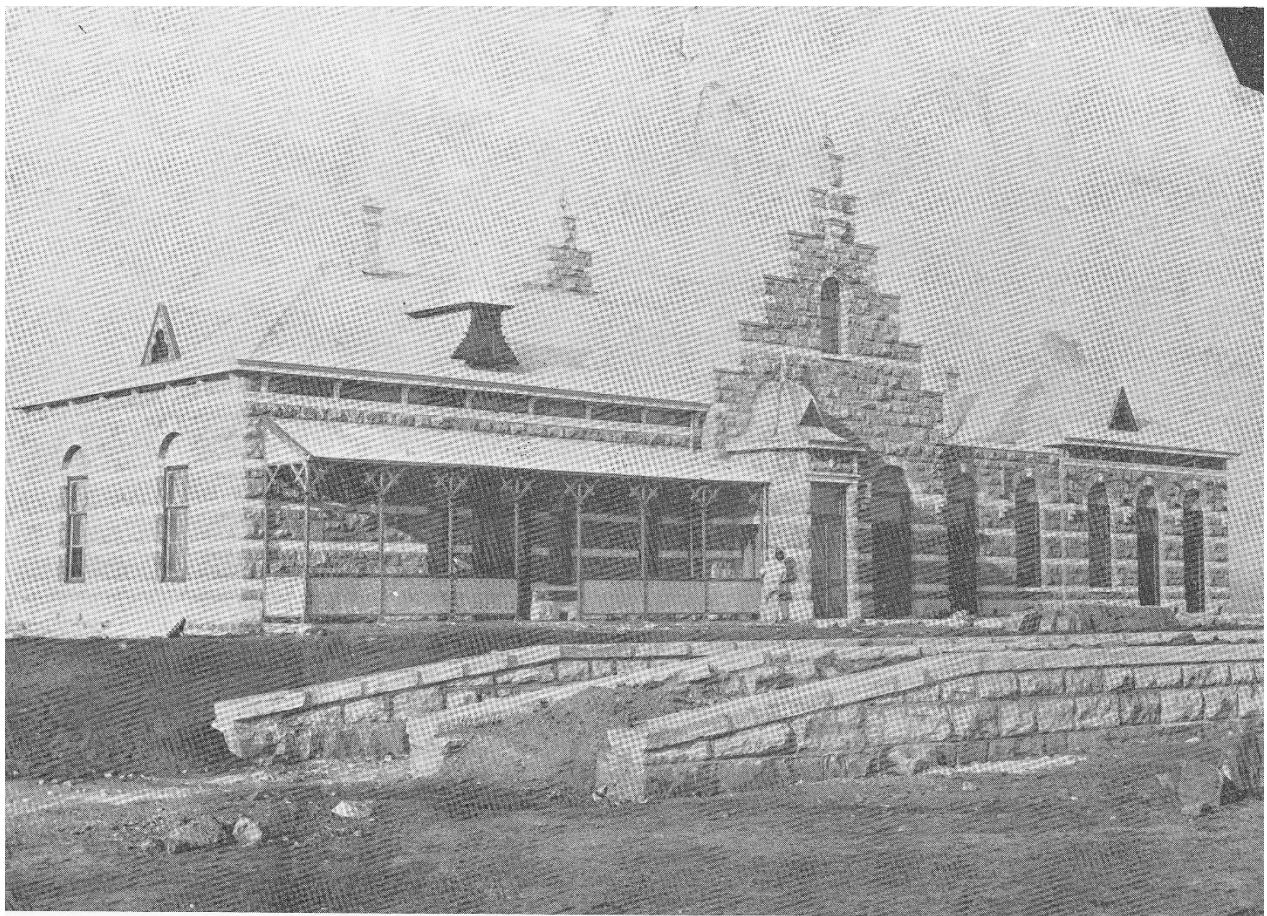


Figure 2: Hoofingang Middelburg Stasie (Spoorkant) (Bron: De Jong)

Dit is onbekend wie die kontrakteur was wat die Middelburgstasie gebou het, maar dit was waarskynlik Meischke, wat ook die Waterval-Boven stasie gebou het. Die argitek was die NZASM argitekte onder leiding van C van Lissa. (De Jong, et al., 1988) p85 en 127. Die stasiekopleks is in 1895 voltooi, na die spoerlyn al in werking was.





Figure 3: Sinjaal sentrum met NZASM Goedereloods in agtergrond

Die posisie van die stasie in Middelburg het tot vele kritiek gelei. Die stasie was 1 km vanaf die dorp en verskeie vervoer is gerig om vervoer tussen die dorp en die stasie te verbeter. Daar was selfs 'n versoek vir 'n konsessie om 'n tremspoor tussen die dorp en die "verre stasie" te bou!



Figure 4: Rytuie in posisie aan dorpskant van stasie circa 1898 (Bron: de Jong)

#### 4.1 Ander Stasie-geboue

Die kompleks het egter nie net uit die stasiegebou bestaan nie, daar word ook melding gemaak van 'n administratiewe gebou (De Jong, et al., 1988) p137. Dit het ook 'n goedereloods ingesluit, wat steeds op terrein staan (De Jong, et al., 1988) p140. Tot 1891 is hierdie strukture in Europa gebou en in stukke na die bouterrein gebring en daar aanmekaar

gesit. Na 1891 is die strukture plaaslik gebou (De Jong, et al., 1988) p140. Dit is onbekend of die Middelburg Goedereloods in Europa gebou is, maar hierdie goedereloods is die enigste NZASMloods wat steeds bestaan.

'n Verdere interessante struktuur was 'n ronde lokomotiefloods met 'n draaitafel wat lokomotiewe kon omdraai (De Jong, et al., 1988) p 140. Die sogenoemde "roundhouse" kon waarskynlik tot 6 lokomotiewe akkommodeer en lokomotiewe het in die gebou gestaan terwyl die vuur aangestek is om stoom te begin opbou. 'n Groot waterenk het teenoor die stasiegebou gestaan om lokomotiewe van water te voorsien. 'n Kolebunker was na die weste van die stasie geposisioneer. 'n Lokomotief werkswinkel was deel van die Middelburg stasiekopleks. Ongelukkig is al hierdie strukture oor die jare afgetakel, veral na die hoof lokomotief depot na Witbank verskuif is. (Witbank het nie bestaan tydens die oorspronklike uitleg van die Oosterspoor nie en die stasie is eers heelwat later opgerig.)

## 4.2 Woonhuise

Behalwe vir die woning van die Stasiemeester wat aanvanklik in die Stasiegebou was, is ongeveer 10 woonhuise ook gebou vir personeel.

Hierdie tipiese agt en twaalf-vertrek skakelhuise en enkele standaard huise was deel van die meesterplan van NZASM, en is as deel van die stasieprojek gebou. Die saamgestelde "L" ontwerp skakelhuise is ook in Middelburg gebou. Die huise is veral na die weste van die stasie gebou met ten minste twee aan die suidekant van die spoor.

'n L tipe Stasiemeestershuis is ook gebou. Dit is onduidelik of die Stasiemeester ooit die kwartiere in die stasiegebou bewoon het.

Tans bestaan nog drie agt-vertre huise, drie kleiner tipe skakel-huise, een dubbel "L" ontwerp skakelhuis en die Stasiemeesterhuis (De Jong, et al., 1988) p135.

## 5 Aktiwiteite om Middelburg Stasie

Na die opening van die Oosterspoor was spoorvervoer vir ongeveer 50 jaar die mees gerieflike en toeganklike metode om te reis in hierdie omgewing.

Vanaf die aanvang van die spoorlyn is voorsiening gemaak vir vrag maar ook passasiersvervoer, met eersteklas en tweedeklas rytuie vir blankes en derdeklas rytuie vir persone van kleur. Die aanvanklike lokomotiewe was weens hul wiel-plasing relatief onstabiel (De Jong, et al., 1988) p51 en die kort-span vierwiel passasierswaens was relatief ongerieflik. Maar as egter in ag geneem word dat met die aanleg van die Oosterspoor daar geen gemaakte paaie in die gebied was en dat die "paaie" bloot bestaan het uit die roetes wat die meeste deurwaens en perdekarre gebaan is, was hierdie spoor rytuie by verre die gerieflikste.

Rook en roet in die kompartemente was 'n algemene probleem, en reisigers het dikwels spesiale stofjasse oor hul deftige klere gedra terwyl hulle gereis het. Deur die Waterval-Boven tunnel moes alle vensters toegemaak word vir die rook van die lokomotief (De Jong, et al., 1988) p153.

Verskeie aktiwiteite het op Middelburg Stasie plaasgevind:

Die eerste trein moes teen einde Oktober, begin November 1894 deur Middelburg gestoom het. Die lyn is op 20 Oktober 1894 voltooi en op 2 November 1894 amptelik geopen.

Die Middelburg Kommando het van hier op 30 Sept 1899 na Pretoria vertrek tydens die uitbreek van die Anglo-Boereoorlog, verskeie sou nooit terugkeer nie. Verskeie bekendes het

hier op die stasie per trein na die front vertrek, soos Jack Hindon en Henri Slegtkamp (Mostert, 1935) (Preller, 1942).

Tydens die aanmars van die Britte na Middelburg, is die siek en gewonde burgers uit die Biersaal-hospitaal hier op 25 Julie 1900 op die trein gelaai, vir afvoer na Waterval-Onder (De Villiers, 2008) P670.

Pres Kruger moes op sy laaste reis na Machadodorp en dan bannelingskap, op hierdie stasie gestop het, aangesien sy lokomotief water en steenkool sou moes inneem. Hy het met sy luukse presidensiële rytuig gereis, wat tans by Krugerhuis uitgestal word. Die trein het laatmiddag op 29 Mei 1900 vanaf Eerste Fabrieke Stasie buite Pretoria vertrek en moes dus laat-aand deur Middelburg gestoom het, so oom Paul het waarskynlik geslaap in die slaapkompartment. Die verdere treine met die regering en argiewe moes gevolg het.

Lord Roberts, die Britse opperbevelvoerder, het hier gestop met sy spesiale trein oppad na Belfast Stasie, waar hy sy hoofkwartier gevestig het.

Die eerste krygsgevange vroue arriveer hier ongeveer November 1900 vanaf Balmoral en word in die spoorweghuise oorkant die spoor aangehou. Die eerste sterfgeval in die Middelburg Konsentrasiekamp het in een van die spoorweghuisies voorgekom (Lighthelm, 2018).



*Figure 5: Spoorweghuise suid van spoor*

Na die verraad en gevangeneming van die Middelburg Kommando by Bothasberg, is al die gevange burgers vanaf Pan-stasie per trein hierheen gebring en moes op 22 Februarie 1902 van hier, onder bewaking, deur die strate loop tot op die dorpsplein (Burger, 1936).

Lord Kitchener het hier op 28 Februarie 1901 (kon dalk reeds 25 of 26 Februarie gearriveer het) gearriveer vir sy onderhandelinge met Genl Botha tydens die eerste vredessamesprekings (Preller, 1942) p189 (Grobler, n.d.) p261 (Claassen, 1980).

Emily Hobhouse het hier aangekom en by Ds en Mev Burger in die pastorie tuisgegaan in 1903.

## 6 Slotbeskouing

Die Middelburg Stasie as gebou is nie net 'n argitektoniese juweel op die Oosterspoor, maar was ook 'n integrale dryfkrag in die ontwikkeling van Middelburg as streeksentrum en van die

dorp se ekonomie. Die geboue kompleks en huise is een van die unieke historiese landmerke van die dorp en kan getuig van verskeie belangrike aktiwiteite oor die jare heen.

## 7 Bibliography

- Burger, A. J. V., 1936. *Worsteljare Herinneringe van Ds A.P. Burger*. Kaapstad: Nasionale Pers.
- Claassen, G. N., 1980. Van Nazareth tot Middelburg. *Contree*, Jan.pp. 5-10.
- De Jong, R. C., van der Waal, G. M. & Heydenrych, D. H., 1988. *The buildings steam engines and structures of the Netherlands South African Railway Company*. Pretoria: Chris van Rensburg Publications.
- De Villiers, J. C., 2008. *Healers, Helpers and Hospitals: A History of Military Medicine in the Anglo-Boer War*. Pretoria: Protea Book House.
- Grobler, J., n.d. *Oorlog-Beeld*. Johannesburg: Jonathan Ball.
- Lighthelm, T., 2018. *Eerste Konsentrasiekamp in Middelburg*, s.l.: Ongepubliseer.
- Mostert, D., 1935. *Slegtkamp van Spioenkop*. Kaapstad: Nasionale Pers.
- Preller, G. S., 1942. *Kaptein Hindon Oorlogsavonture van 'n Baasverkenner*. Kaapstad: Nasionale Pers.