

News

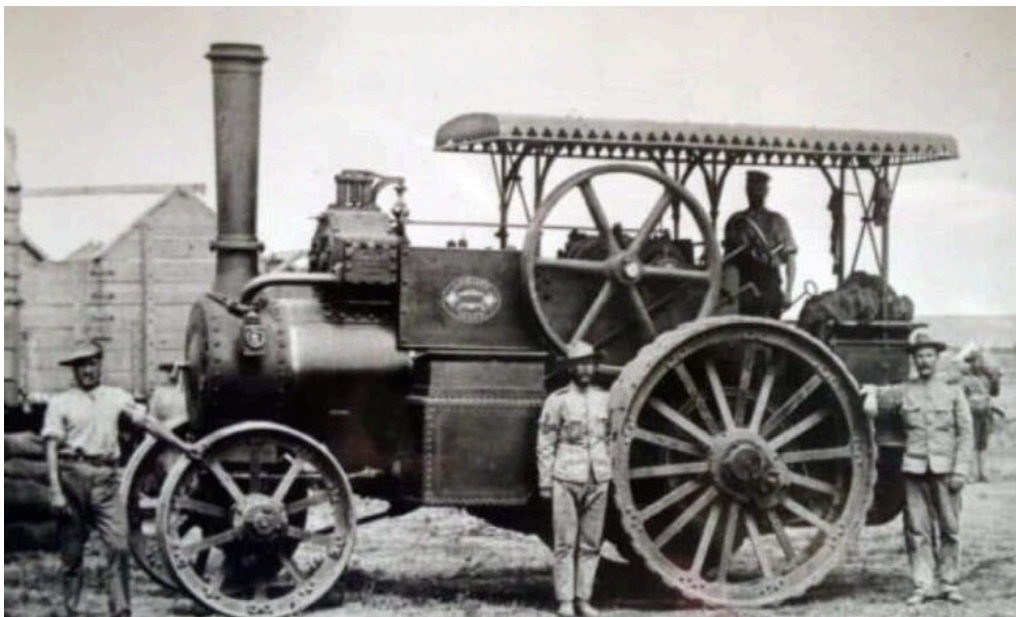
Dié week in Middelburg se erfenis: Die spoorlyn en 'n monument vir stoom

Middelburg se historiese Klas 8A-stoomlokomotief 1127 se lang reis het uiteindelik in 1984 tot 'n einde gekom toe sy as 'n monument vir die dorp se spoorweggeskiedenis opgerig is.

🕒 August 31, 2026

**Theo Ligthelm en Johan Janse van Rensburg**

📖 12 minutes read



📷 STOOM-TREKKER GEBRUIK IN DIE ANGLO-BOEREOORLOG – DIE AANVANKLIKE IDEE WAS 'N PAD NA MAPUTO MET SULKE STOOMTREKKERS WAT VRAGWAENS SLEEP.

By die ingang van Middelburg staan 'n statige ou Klas 8A-stoomlokomotief as 'n monument vir die era van stoom. Die lokomotief is onlosmaaklik verweef met Middelburg se ryk spoorweggeskiedenis en die taklyn na Stoffberg, waarop sy jare lank diens gedoen het. In Augustus 1894, nou 132 jaar gelede, het die spoorlyn Middelburg bereik. Op 21 Augustus 1984 is die monument vir stoom voor die burgersentrum geplaas – net om op 27 September 2010 weer verskuif te word.



1127 Klas 8A Lokomotief – Middelburg se monument vir stoom.

Middelburg en die spoorlyn

Verskeie pogings is sedert die 1860's aangewend om 'n spoorverbinding na die see vir die Zuid-Afrikaansche Republiek (ZAR) te bewerkstellig. Aanvanklik was die fokus op 'n verbinding met Natal – Port Natal en St. Lucia-baai – maar dié planne het op niks uitgeloop nie.

Die fokus het daarna na die Portugese gebied verskuif, met Delagoabaai (Maputo) as die teiken. Die ZAR het selfs 'n proklamasie uitgevaardig waarvolgens 'n strook langs die Maputo-rivier tot by die see as deel van die ZAR beskou is. Ná besware deur Portugal en Brittanje het dié plan egter ook misluk.

Teen die 1870's het die Volksraad besluit om eerder 'n pad wat geskik was vir stoomtrekkers na Delagoabaai te bou. Ook dié plan het op niks uitgeloop nie.

In 1872 het die landmeter George P. Moodie weer voorgestel dat 'n spoorlyn gebou word. Onder president Thomas François Burgers (1834-1881) is 'n konsessie aan Moodie toegestaan om 'n spoorlyn vanaf die Lebomboberge tot by Klipstapel naby Ermelo te bou.

Hierdie roete sou Middelburg heeltemal mis, met 'n groot moontlike impak op die dorp se ekonomiese ontwikkeling. Hoewel president Burgers berig het dat hy oor die nodige geld beskik, het die oorlog teen Sekhukune die planne in die wiele gery. Voor daar selfs 'n sooi vir die spoorlyn gespit kon word, het Sir Theophilus Shepstone die ZAR in 1877 geannekseer.

Ná die Pretoria-konvensie van 1881 het 'n golf van nasionalisme gevolg, met 'n spoorverbinding na die see wat buite Britse beheer was as 'n hoë prioriteit. President Stephanus Johannes Paulus Kruger (1825-1904) het nou 'n belangrike rol begin speel om die projek te dryf.

Ná die London-konvensie van 1884 het die regering weer die spoorlyn-idee oorweeg. Ná verskeie aansoeke en voorstelle het ook hierdie poging aanvanklik op niks uitgeloop nie.

In dieselfde jaar is 'n nuwe inisiatief geloods om fondse vir die spoorlyn in te samel. Ondanks verskeie kinkels in die kabel met die Portugese en 'n Amerikaner met die van McMurdo, het die Kruger-regering daarin geslaag om befondsing in Nederland te bekom.

Die plan het uiteindelik gelei tot die ontstaan van die Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij (NZASM). Op 23 Augustus 1884 het Kruger die Volksraad oortuig om 'n konsessie aan die NZASM toe te ken om 'n spoorlyn te bou. Die presiese roete was aanvanklik nog vaag, maar Middelburg het weer 'n kans gestaan.

Die Oosterspoor begin

Gelukkig is min verdere aandag aan die oorspronklike roete van Hall van 1875 na die Ermelo-omgewing gegee. 'n Verdere opname deur Farrell in 1879 het 'n ander roete aangedui.

Toe kom Middelburg se groot redder, maj. Joaquim José Machado (1847-1925), op die toneel.

Machado, 'n majoor in die Portugese Leër se Ingenieurskorps, het in 1884 die opname vir die roete aan die Portugese kant van die grens voltooi. Die ZAR het hom daarna gekontrakteer om ook die opname aan ZAR-kant te doen.

Tussen 14 Augustus 1883 en 24 Desember 1884 het hy die opname in twee fases voltooi. Sy roete het Middelburg ingesluit as deel van die hoofspoorlyn na Pretoria.

Middelburg is dus baie aan maj. Machado – van Machadodorp-faam – verskuldig. Hoewel die roete deur die Laeveld later effens deur NZASM-ingenieurs aangepas is, het die Hoëveld-roete grotendeels Machado se oorspronklike roete gevolg.



Majoor Joaquin José Machado (1847-1925) – Machadodorp was na hom genoem en hy het spoor roete deur Middelburg beplan (Foto: TAB – KI Gerestoureer en gekleur)

Daar het egter weer ander menings ontstaan. Daar is voorgestel dat die spoorlyn van Bergendal naby Belfast direk na die Vaalrivier moes loop om by die ander lyne by Springs aan te sluit. Dit sou Middelburg weer sonder 'n spoorverbinding gelaat het.

Paul Kruger het dié voorstel gesteun, maar gelukkig het gen. Piet Joubert, leier van die opposisie, die argument gewen. Die spoorlyn het dus deur Middelburg geloop.

'n Tweede dankie aan Piet Joubert.

Op 25 Oktober 1889 het bouwerk begin. Op 14 Mei 1891 het die eerste lokomotief oor die Komati-brug gerol. Teen Oktober 1892 het die bou van die tunnel tussen Waterval Onder en Waterval Boven aan beide kante begin.

Waterval Boven-stasie is teen Junie 1894 geopen en Machadodorp-stasie teen 10 Julie 1894. Presies wanneer Middelburg bereik is, is ongelukkig onbekend, maar dit was waarskynlik teen die einde van Augustus of begin September 1894.

Intussen is daar ook vanuit Pretoria aan die spoorlyn gewerk. Op 2 November 1894 het president Kruger aan 'n seremonie by Brugspruit – tussen Witbank en Bronkhorstspuit – deelgeneem waartydens die laaste skroef seremonieel vasgedraai is waar die twee spoorlyne ontmoet het.

Middelburg was nou per spoor met Pretoria én Lorenzo Marques verbind.

As dit nie vir maj. Machado en gen. Piet Joubert was nie, was Middelburg waarskynlik tot 'n veel kleiner ekonomie gedoem, en sou verskeie ontwikkelings moontlik nooit hier plaasgevind het nie.

NZASM-lokomotiewe in Middelburg

In 1890 het die NZASM aanvanklik slegs 25 klein, 14-ton-lokomotiewe gehad. Teen 1895 het dié getal tot 152 aangegroei en met die uitbreek van die Anglo-Boereoorlog het die NZASM oor 230 stoomlokomotiewe beskik.

Die lokomotiewe het geleidelik groter geword. Teen 1891 was daar 40-ton-lokomotiewe met 'n 0-6-0-wielkonfigurasie, gevolg deur 46-ton-lokomotiewe in 1893.

Dié 46-ton-lokomotiewe met 'n 0-6-4-konfigurasie was die algemeenste swaar lokomotiewe van die NZASM. Die 0-6-4-konfigurasie beteken dat

daar geen voorste bogiewiele (0), ses trek-wiele (6) en vier agterste bogiewiele (4) was nie.

Omrede die lokomotiewe nie voorste bogiewiele gehad het nie, was hulle baie onstabiel. Hulle is dus gewoonlik agteruit aangewend sodat die agterste bogiewiele voor was om meer stabiliteit te bied. Hulle het ook 'n spoedbeperking van 45 km/h gehad weens die gevaar van ontsporings.

Die lokomotiewe is in sogenaamde roundhouses by sleutelstasies gestoor en met behulp van draaitafels na spesifieke spoorlyne gerig. Middelburg-stasie het ook so 'n roundhouse en draaitafel gehad. Dit is ongelukkig later na Witbank verskuif.

Lokomotief *Roundhouse* op Waterval-Boven – soortgelyk aan die *Roundhouse* en draaitafel wat by Middelburg gebou is (Foto: (De Jong, et al., 1988))

Die lokomotiewe was almal tenklokomotiewe met twee watertenks aan weerskante van die ketel en 'n kolebak wat aan die lokomotief gekoppel was. 'n Stoker moes die steenkool met die hand en 'n graaf in die ketel skep.

Die reikafstand is deur die grootte van die watertenks en kolebak bepaal. Gemiddeld kon die lokomotiewe sowat 16 km aflê voordat water aangevul moes word en 49 km voordat steenkool aangevul moes word. Die ligging van stasies en haltes is gevolglik ook deur hierdie reikafstand

beïnvloed.

Die lokomotiewe is uit verskeie spoorwegfabrieke in Nederland ingevoer.

Nou was die spoorlyn in plek en het stoom die dryfkrag van die ekonomie geword.

Spoorweë tydens die Anglo-Boereoorlog

Die Anglo-Boereoorlog (1899-1902) het egter uitgebreek en die spoorlyne het 'n belangrike rol in die vervoer van beide die Boere en die Britte gespeel.

Namate die Britse magte die Zuid-Afrikaansche Republiek en die Oranje-Vrystaat beset het, het al meer spoorlyne, lokomotiewe en rollende materiaal in Britse hande geval. Die Imperial Military Railways het die bedryf van die spoorlyne geleidelik oorgeneem.

Lokomotiewe van die Kaapse en Natalse spoorweë is ook by die oorlogspoging ingespan.

Lokomotiewe ná die NZASM

Die Britse magte was sterk van die spoorlyne afhanklik om die lang logistieke lyne vanaf die kus na die binneland in stand te hou. Alles wat vir die groot Imperiale mag benodig is, is per skip na die hawens vervoer en hoofsaaklik per trein na die binneland geneem.

Die groter vragbehoefte en skade aan lokomotiewe, veral tydens die guerrillafase van die oorlog, het die aankoop van nuwe en groter lokomotiewe genoodsaak.

Die nuwe lokomotiewe is deur H.M. Beatty, hoof-lokomotiefsuperintendent van die Cape Government Railways, ontwerp. Die silinders is buite die raam gemonteer en die lokomotiewe het gebalanseerde glykleppe en 'n Stephenson-klepstelsel gehad.

Vir langer afstande is hulle met 'n kolewa toegerus wat 10,2 ton steenkool en 13 600 liter water kon vervoer.

- Totale gewig: 97 ton
- Lokomotief: 59 ton
- Kolewa: 38 ton
- Trekkrag: 102,8 kN.

Lokomotiewe wat van die NZASM gekommandeer is, asook lokomotiewe van die Natalse en Kaapse spoorweë en nuut ingevoerde lokomotiewe, is deur die Imperial Military Railways bedryf.

Hulle is onder meer gebruik vir:

- Logistieke treine wat voorrade en troepe vervoer het;
- Pantsertreine wat ingespan is om spoorlyne te beskerm en te verhoed dat Boere dit kruis;
- Vroue, kinders en bejaardes na die konsentrasiekampe te vervoer;
- Britse ambulanstreine te trek; en
- Passasierstreine wat troepe en ander passasiers vervoer het.

Britse Ambulanstrein – posisie onbekend (Foto: Tinus le Roux)

Pantsertrein “gentle Persuader” in Middelburg tydens die Anglo-Boereoorlog wat deur hierdie tipe lokomotiewe getrek is (Foto: Laver-Versameling: Rose Antrobus – gemini AI gekleur)

Die geskiedenis van lokomotief nommer 1127

Die lokomotief wat vandag in Middelburg staan, is 'n Klas 8A wat deel was van 'n bestelling van 40 lokomotiewe by Nielson, Reid & Co en Sharp, Stewart & Co in Glasgow, Skotland.

Nielson, Reid & Co het nommers 401 tot 420 gebou, terwyl Sharp, Stewart & Co nommers 421 tot 440 verskaf het.

Die lokomotief het 'n 4-8-0-wielkonfigurasie met 'n kolewa en watertenk gehad, wat haar reikafstand aansienlik verder as dié van die ou NZASM-lokomotiewe gemaak het.

Die lokomotief het £3 865 gekos (ongeveer R897 500 teen die 2026-wisselkoers).

Ná die ondertekening van die vredesverdrag op 31 Mei 1902 het die vier kolonies in Suider-Afrika elk oor hul eie spoorwegstelsel beskik. Dié stelsels is later saamgevoeg in die Central South African Railways.

Op 1 Januarie 1912 het die Suid-Afrikaanse Spoorweë tot stand gekom en is die lokomotiewe hernommer van 1092 tot 1131.

Dit was die goue era van stoom!

Bou van verdere spoorlyne

Die ou Oosterspoor het die hoofaar van die spoorverbinding tussen Pretoria en Maputo gebly. Namate landbou en mineraalontginning ontwikkel het, is verskeie taklyne na spesifieke gebiede gebou en met die hoofspoorlyn verbind.

Die Stoffberg-lyn, ook bekend as die Blinkwater-lyn, was 'n taklyn van die Oosterspoor wat gebou is vir die vervoer van landbouprodukte uit die gebied.

Op 'n ongedateerde kaart van die Suid-Afrikaanse Spoorweë, dus ná Uniewording, word die lyn as beplan of onder konstruksie aangedui. Die lyn is uiteindelik vanaf Derwent na Stoffberg gebou en op 14 November 1929 amptelik geopen.

In die Laver-versameling is unieke foto's gevind van die opening van dié lyn in 1929 wat nog nooit voorheen gepubliseer is nie.

Daar is ongelukkig geen bestaande rekords oor lokomotief 1127 in besonderhede gevind nie. Wat wel opgespoor kon word, dui daarop dat sy beslis in die Middelburg-gebied diens gedoen het, veral op die Middelburg-Stoffberg-taklyn.

Teen 1920 was dié tipe lokomotief die hoof-aandrywing op die spoorweë se taklyne.

Ongedateerde Spoorwegkaart met die beplande Taklyn na Blinkwater (Stoffberg) –
Let op die kort afstande tussen die stasies en haltes op die Oosterspoor om
lokomotiewe se water aan te vul, teenoor die afstand na Blinkwater weens die
groter lokomotiewe en die kole- en waterwa wat na 1902 in gebruik gekom het

opening van die Stoffberg-taklyn 14 November 1929 (Foto: Laver Versameling –
Rose Antrobus)

Raadslid Harry Laver (Jnr) Burgermeester van Middelburg aan die woord tydens die opening van die Stoffberg-taklyn 14 November 1929

Gaste op Stoffberg tydens die opening van die Taklyn (Foto: Laver Versameling – Rose Antrobus)

Ndebele groepe op die perron in tradisionele drag tydens die opening van die taklyn 1929 (Foto: Laver-Versameling – Rose Antrobus – Gekleur met Gemini AI)

Dit lyk asof sy ongeveer 20 jaar in die Middelburg-gebied gewerk het. In 1949/50 het die Spoorweë Klas 24 2-8-4-lokomotiewe bestel en dié het die Klas 8A-lokomotiewe op die Middelburg-Stoffberg-taklyn vervang.

Dit kon nie presies vasgestel word waarheen 1127 gegaan het nadat sy die Middelburg-gebied verlaat het nie. Daar is egter 'n moontlikheid dat sy op 'n stadium in die Oranje-Vrystaat gewerk het en moontlik ook op die Witbank-steenkoolmyne.

Haar huidige lêer is in 1958 geopen toe sy na Upington oorgeplaas is. In 1959 is sy na Uitenhage gestuur vir groot herstelwerk en 'n ketelverandering. Sy het daarna na Upington teruggekeer, waar sy tot 1961 gewerk het.

Haar volgende standplaas was Beaconsfield, waar sy op die Beaconsfield-, Vryburg- en Mafikeng-lyne gewerk het totdat sy in 1972 uit

diens onttrek is.

Ná haar onttrekking uit diens

Omstreeks 1972 is sy na Middelburg-stasie gesleep en deur die Suid-Afrikaanse Spoorweë aan die Stadsraad van Middelburg geskenk. Sy het vir baie jare op die stasie gestaan.

In 1984 is die lokomotief voor die nuwe burgersentrum gemonteer.

In 2010 word die lokomotief verskuif na die huidige posisie by die Middelburg Toerismesentrum (Middelburg Tourist Information Centre, 2010).

Die eerste restourasie

Probleme het egter in Middelburg ontstaan oor waar die lokomotief geplaas en haar voetstuk gebou sou word. Aanvanklik is besluit om haar by die stasie te plaas, maar toe planne om die stasie te herbou op die tafel kom, het die spoorweë versoek dat 'n ander terrein gevind word.

Die destydse stasiemeester van Middelburg, mnr. Dup du Plooy, was ook gekant teen die stasiegebied, en met goeie rede. Die stasie was ietwat van die gebaande toeristeroetes af en dit was onwaarskynlik dat besoekers dit spesiaal sou aandoen om die lokomotief te besigtig.

Daar is dus 'n ander terrein gekies, wat deur die Spoorweë goedgekeur is – langs die toetsterrein en die burgersentrum.

Vorbereiding van Platform vir Lokomotief 2010 (Foto: Toerisme Sentrum)

Intussen het die lokomotief reeds 'n aantal jare op 'n uitloper in die Middelburg-goederewerf gestaan en geduldig op haar lot gewag. Toe het die nuus gekom dat sy enige tyd in 1984 na Middelburg sou terugkeer.

Op 21 Augustus 1984 is die lokomotief amptelik aan die munisipaliteit oorhandig. Voor dit kon gebeur, moes 'n tydelike spoorlyn vanaf die hooflyn na haar nuwe staanplek gebou word.

Teen dagbreek het honderde spoorwegpersoneellede van alle geledere op die munisipale terrein en aangrensende hoofspoorlyn toegesak.

Kort ná 'n passasierstrein het lokomotief 15CA No. 2804, met Jan Groenewald as masjinis, opgedaag met drie leë goederetrokke en die klein 1127 aan die sleep.

Die konstruksiespan het toe tot aksie oorgegaan. Ongeveer 150 spoorwegwerkers het met brute krag en koevoete die spoorlyn, dwarslêers en al, gebuig om by die tydelike munisipale lyn aan te sluit.

Jan het die trein stadig omgekeer, maar verder as die tydelike lyn kon hy nie waag nie. Sy 173-ton-15CA en die ekstra goederetrokke sou die ongebalanseerde lyn kon beskadig.

Toe die stutte aan die twee lyne geskuif is, het die munisipale lyn effens agter 1127 gelig. Tot almal se verbasing en vermaak het die lokomotief 'n paar meter vorentoe begin rol, asof sy wou sê: "Kyk, ek is nog steeds in staat om op my eie te hardloop!"

Van daar af het 'n ander vorm van dryfkrag oorgeneem. 'n Voorlaaier het 1127 versigtig na haar voetstuk begelei, waar sy uiteindelik gevestig is nadat sy haar laaste rit voltooi het.

Klas 8A Lokomotief as monument vir stoom (Foto: Middelburg Toerisme Sentrum)

Sy het dalk selfs 'n sug van verligting geslaak, wetende dat sy uiteindelik tot rus gekom het en nou al die tyd in die wêreld gehad het om oor haar glorieryke verlede terug te kyk.

In 1984 het Julie van Rensburg, donkerkamerassistent by Middelburg Observer, die Klas 8A-enjin tot sy vorige glorie gerestoureer. Oostvaal Verwe in Middelburg het al die verf vir die projek geskenk.

Herposisionering en herrestourasie

Die lokomotief het egter weer begin verval en roes voordat 'n nuwe plan vir haar toekoms ontstaan het.

Vroeg in 2000 het die munisipaliteit die Middelburgse Kamer van Koophandel en Nywerheid (MCCI) gevra of hulle belang sou stel om 1127 na die nuwe Toeriste-inligtingsentrum te verskuif.

Die sentrum het onmiddellik ingestem, maar toe het die werklikheid ingetree.

Hoe op aarde sou 'n lokomotief van dié grootte verskuif word? 'n Tydelike spoorlyn vanaf die burgersentrum na die Toeriste-inligtingsentrum was eenvoudig nie haalbaar nie.

Oor die volgende paar jaar is talle idees bespreek – die een meer buitensporig as die ander. Geen praktiese of bekostigbare oplossing is egter gevind nie.

Toe het Johan van Rensburg en Marius Brits van Columbus Stainless Steel (Edms.) Bpk. die sentrum met 'n werkbare oplossing genader.

Johan het verduidelik dat hy met Van Wettens en Johnson Crane Hire, albei Middelburgse maatskappye, gepraat het en dat hulle bereid was om die verskuiwing van 1127 te borg. Stimela Rail het op sy beurt aangebied om die gruis en spoorlyne te borg.

27 September 2010 is as die datum vir die verskuiwing bepaal en intensiewe beplanning het begin. Talle komiteevergaderings is gehou om die planne te finaliseer, terwyl verskeie Middelburgse maatskappye die nodige komponente vir die operasie geborg het.

Vroeg daardie lente-oggend het omstanders met ingehoue asem toegekyk hoe Johnson Crane Hire die lokomotief op 'n Van Wettens-vragwa gelaai en na haar nuwe staanplek by die Toeriste-inligtingsentrum vervoer het.

Lig van Lokomotief van vorige staanplek voor Burgersentrum (Foto: Toerisme Sentrum)

By die sentrum is die proses omgekeer en 1127 van die vragwa af op die spore gelig.

Dit was 'n hele dag se oefening, maar almal het 'n sug van verligting geslaak toe sy teen skemer gevestig was.

Daar het sy jare lank in haar verroeste glorie gestaan, terwyl nuwe planne, voorstelle en kritiek oor haar toestand gevolg het.

Toe, in 2012, het Perfect Paints borgskap aangebied om 1127 weer te verf. Die borgskap is met graagte aanvaar en die Klas 8A No. 1127 is weer tot haar vorige glorie herstel.

Borgskap vir Restourasie van Lokomotief (Foto: Toerisme Sentrum)

Tot vandag toe lok die lokomotief besoekers as:

“...’n huldeblyk vir alle tye om die toekomstige geslagte te herinner aan ’n vervloë era toe stoom die ruggraat van ons vervoerdienste was...”

Klas 8A Lokomotief uit 1902 in die huidige posisie (Foto's: Toerisme Sentrum)

Die 1901 Klas 8A-lokomotief het 'n aktiewe rol in die spoorwegstelsel gespeel – eers in die laaste dae van die Anglo-Boereoorlog, en daarna tydens die Wêreldoorloë, die Groot Griep en die oorgang van die Imperial Military Railways na die Central South African Railways, die Suid-Afrikaanse Spoorweë van die Unie van Suid-Afrika en uiteindelik die Suid-Afrikaanse Spoorweë en Hawens van die Republiek van Suid-Afrika.

Middelburg se spoorweggeskiedenis is ryk en interessant. Die ou lokomotief staan vandag as 'n monument vir die era toe stoom die dryfkrag agter Middelburg se ekonomie was – vir meer as 'n eeu. Middelburg Erfenis het 'n Blou Erfenisbordjie by hierdie unieke monument aangebring.



At Caxton, every story is written by humans. We use AI only to perform quality checks - never to generate the news. Happy reading!

Support local journalism

Add The Citizen as a preferred source to see more from Middelburg Observer in Google News and Top Stories.



Add as a preferred source on Google



Follow on Google News

