

Tram- en trolleybusmasten 1

Langs de Velperweg staan stalen masten waaraan spankabels zijn bevestigd die de bovenleiding van de trolleybus op haar plaats houden. Vanaf de Roemer Visscherstraat tot aan het viaduct onder de A12, over een afstand van 520 meter, zijn het er maar liefst 26. Ze zijn vrijwel allemaal anders: er zijn dikke masten met een omtrek van 1 meter 33, dunne masten met een omtrek van 86 centimeter en middenmaatjes met een omtrek van 103, 122 of 129 centimeter. Er zijn masten die scheef staan, er zijn masten die rechtop staan, er zijn masten van nog geen 4 meter hoogte tot masten die 10 meter hoog zijn, er zijn masten die een spankracht van 20.000 Newton aankunnen en masten met een spankracht van maximaal 8.000 Newton, er zijn grijze masten en bruine masten, er zijn masten waar drie draden aan gespannen zijn en draden met maar één draad. Tegen drie masten zijn elektriciteitsleidingen bevestigd, en vijf masten zijn van een identificatienummer voorzien. Alle masten staan los, op een na, die met een kabel aan het makelaarskantoor van Kuyk van Oldeniel verankerd zit. Ten slotte zijn er twee masten die aan de bovenkant in een punt eindigen, 22 masten die aan de bovenkant van een afdekplaat zijn voorzien en twee masten die geen van beide hebben. Kortom, een ratjetoe aan trolleybusmasten.

Maar zijn het wel allemaal echt trolleybusmasten? Voor de oorlog reed tramlijn 1 van de Gemeente Electriche Tram Arnhem (G.E.T.A.) over de Velperweg van Oosterbeek naar Velp en vice versa. Zou het kunnen zijn dat er onder die 26 trolleybusmasten ook exemplaren masten zijn die nog van voor de oorlog zijn en dus oorspronkelijk trammasten zijn geweest? Daar valt wel iets over te zeggen.



Afbeelding 1. Velperweg, hoek Vondellaan, 1934. Foto Gelders Archief.

In 1934, niet lang nadat de eerste huizen in onze wijken werden opgeleverd, begon men met de herinrichting van de Velperweg. Toen zijn ook de oorspronkelijke trammasten uit 1911 vervangen door nieuwe. Kenmerkend voor de nieuwe masten was niet alleen dat ze enigszins scheef stonden om de spankracht van de bedrading op te vangen, maar ook dat ze heel lang waren, omdat de

bedrading voor de trams veel hoger boven de weg was gespannen dan tegenwoordig voor de trolleybus gebruikelijk is. Zie afbeelding 1. Het zijn dus de hoge, scheve trolleybusmasten die waarschijnlijk hun leven als trammast zijn begonnen.

En hoe zit het met de masten die in een punt eindigen? Ook die masten hebben een forse lengte en staan scheef. Afbeelding 2 laat zien dat ze ook als lichtmast dienst deden. De punt was bedoeld om een lantaarn aan de paal te kunnen bevestigen. Met de komst van aparte lantaarnpalen langs de Velperweg zijn de punten verwijderd en zijn de masten van een afdekplaat voorzien. De twee nog bestaande “masten met een punt” staan – overigens zonder lantaarn - net binnen de hekken van Bronbeek.



Afbeelding 2. Een groep opgepakte collaborateurs wordt onder bewaking afgevoerd. Velperweg, hoek Vondellaan, 1945. Nationaal Archief, collectie Anefo