***Ants Piip***

*Suursaadik, professor*

**Tsement-betoon maanteed.**

**Meie teedepoliitika päewaülesanne.**

*ajalehest “Waba Maa”, 4.12.1929*

Lugesin eilses „Waba Maas“, et Linnade Liidu esitajatekogu koosolekul ins. M. Keskküla pidanud peaprobleemiks leida teekatet, mis suudaks vastu pidada 1000 mootorsõiduki hoogsale liikumisele. Sealsamas on ära toodud teade, et praegu läheb maksma asfaltbitumiin teekate 5 miljonit senti ja tsement-betoon teekate 2 miljonit senti kilomeeter.

Ma arvan, et teekatte probleem ka meil loomulikule lahenemisele peaks jõudma. Teekatte hind näitab ise juba, et eesõigus on tsementbetoonil, kusjuures 2 miljonit senti ei tule wõtta sugugi odavuse piiriks kui teede ehitus massiliselt hakkaks tsemendist, siis oleks ka meie tsementtööstusel rohkem tegemist ning selle tõttu peaks tsemendi hind olema märksa odavam kui praegu. Sest kui Belgia wabrikud 1,95 ehk 731 sendi eest tünni, wedu ühes arvatud, wõiwad Ameerikas müüa, siis on praegu meil maksew hind (900 senti tünn?) silmnähtawalt ebaloomulik. Ja lõpuks kui olevad tsemenditehased, olles üle-Euroopalises sündikaadis, ei taha omi hindu alandada, miks siis ei wõi riik, kas wõi oma põlewkiwi kaevanduses, tsemendiwabrikut käima panna odavama tsemendi saamiseks. Ja riik on sellest odavusest tõsiselt huvitatud, kuna tema kulul lasub suurem teetegemise koorem.

Mis puutub tsement-teede otstarbekohasusse, siis olen ma juba mõni aasta tagasi, nimelt kui saadikuks Ameerikas olin, meie wõimude ja ka tsemendiwabrikute tähelepanu selle peale pööranud, et kogu Põhja-Ameerika, s.o. mitte ainult Ühendatud riigid, waid ka Kanada kiirelt üle lähevad tsement-betoon (inglise keeles concrete road) teede peale. Nii palju, kui ma suutsin andmeid koguda ja isiklikult asja jälgida, selgus, et tsement-betoon teed on kohased mitte üksi soojemale kliimale, waid ka suuremate kui meie juures temperatuuri kõikumistega raioonidele, nagu seda on Ühisriikide põhjapoolsed osariigid (Montana, Wisconsin, Vermont) ja Kanada. Ja mootorsõidukite liikumine on seal mitukümmend korda suurem kui meil.

Mis puutub nende teede tasuvusse, siis tuleb mulle meelde ühe Texase osariigi kehvema maakonna valitsuse tsement-betooni ehitamiseks tehtava laenuprospekt, kus üksikasjaliselt ära oli näidatud, kui palju maakond oma uue tee läbi kasu saab, waatamata et tee ise wõrdlemisi kalliks läheb. Seal siis näidati ära, kui palju wähem on autokummide kulu ja autoparandus, kui palju wähem läheb bensiini, ja auto õli, kui p a l j u t ö ö h i n d a s e l l e l ä b i k o k k u- h o i t a k s, ja kuidas isegi otsekohesed teeparanduse kulud odawamad tulewad, kui hariliku liiwatee juures. Selgus, et tsementtee end juba mõne aastaga ära tasub.

Loomulikult ei kõlba Ameerika arwestuse summad meile, kuid üldiselt on nende arwestuse wiisis wäga palju terwet mõistust, mida põlata ei tule.

Nagu Ameerikaski hõlbustaks ka meil tsement-betoontee märksa läbikäimist, pikema maa ärakäimine ka hobusega oleks kiire ja lõbuasi, kõnelemata autokulude kokkuhoiult paranduste ja bensiini alal. Meie arenew põllumajanduslik ühistegevus nõuab maamehelt igapäevaseid sõite mitte lõbuks, waid tarbeks. Sellelt ka wajadus maanteid korda seada.

Minu arusaamise järele kogu meie liiklemispoliitika peakski ses suunas minema, et uute raudteeliinide ehitusele kriips peale tõmmataks, hea, kui olevadki omaga välja tulewad. Selle asemel peaks aga kogu rõhk pandama maanteede wõrgu arendamisele sihiga magistraale tsement-betoneerida ja nende hööweldamist ja makadeerimist-tõrwamist pidades hädaabinõuks. Kulude kokkuhoidmise mõttes võiks alguses isegi ainult üks pool teed betoneerida, teist jättes kruusateeks maahobusele kuiva-aja pehmemaks „mugavaks” sõiduks.

Austusega prof. A. Piip

2. dets. 1929