



Männiku **betoontee**

Männiku tee oli viimane suur tsement-betoonkattega tee-ehitusprojekt Eesti Vabariigis enne teist maailmasõda. Selle teostaja A/S Betoon oli tõusmas Eesti betoonehituse lipulaevaks.

UNO TRUMM

1937. aasta novembris tegi Tallinna linnavalitsus Nõmme linnavalitsusele ettepaneku Männiku tee ühiselt ümber sillutada. Tallinna linnavalitsuse ettepanek tulenes soovist avada uus liivakarjäär Männiku tee läheduses vahipataljoni kasarmute kõrval asetseval linnale kuuluval maa-alal. Kuna tee ümbersillutamise maksumus töötas tulla väga suur – esialgsel hinnangutel vähemalt kuni 52 000 Eesti krooni –, lükkas Nõmme linnavalitsus ettepaneku tagasi.

Seepeale sai Tallinn aga kokuleppele Teedekapitaliga, kelle toel ehitus 1938. aasta suvel siiski ette võeti. Kui Teedekapital Männiku tee uuendamise töösse võttis, kadus ka Nõmme linnavalitsuse vastuseis tee ehitusele, seda enam, et tegelikult vajas tee hädasti ümberehitamist.

Mainitud riigikaitse huvid Männiku tee permanentkattega katmises seisnesid asjaolus, et selle lähedusse jäid nii kaitseministeeriumi laskemoonalaod kui ka vahipataljoni kasarmud. Eeltoodud arvestades otsustatigi Männiku teele panna tsement-betoonkate.

Rahastajad

Ettevalmistustööd Männiku tee ehitamiseks alustati juba 1937/1938. majandusaastal, mil Teedekapital eraldas selleks oma eelarvest Nõmme linnale 1000 Eesti krooni. Teedekapitali 1938/1939. majandusaasta eelarve nägi ette veel 60 000 krooni eraldamist. Tallinna linnavalitsus toetas vastavalt lubadusele tee ehitust 40 000 krooniga. Nõmme linnavalitsus omalt poolt lisas eelarve puuduva osa 3000 krooni. Tegelikult kulus tee-ehituseks 102 763,28 krooni. Kuna kogemused asfaltbetoonkattega teelõikudega Vabaduse puiesteel polnud kuigi julgustavad, valiti teekattematerjaliks tsement-betoon.

Tee rajamine

Männiku tee tsement-betoonkatte valas nagu Vabaduse puiesteelgi AS Betoon insener **Johannes Liibanti** juhtimisel. Ehituse ettevalmistustööd toimusid 1938. aasta augustis, betoonimistööd algasid 8. septembril ja lõppesid 6. oktoobril ning tee pidi olema täielikult valmis 1. novembriks 1938.

Objektil töötas olenevalt asjaoludest kuni 40–50 töölit, kes said

päevapalgaks kolm krooni, mis paremate tööliste puhul tähendas palka 70–80 krooni kuus, mis tollal oli päris korralik teenistus. Ehitust juhtisid kohapeal tehnik palgaga 200 krooni kuus ja kaks kümnikut, kumbki palgaga 120 krooni kuus.

Nagu Vabaduse puiestee, nii oli ka Männiku tee 2101meetrine tsement-betoonkattega teelõik 5 m lai ja ehitatud vibromenetlusel. Pärast teekatte valamist – selle kivistumise ajal – rajati kahele poole teed 0,5 m laiused klompkividest teepeenrad ja haljastus.

Tee avamine

16. novembril 1938 võttis teedeministeeriumi tehniline komisjon tee ehitajalt vastu. “Vastuvõtmisel tehtud proovimisel selgus, et seni Eestis ehitatud betoonteedest osutub uus Männiku tee oma sõidupinna tasasuse tõttu kõige paremaks.”

Pärast Männiku tee valmimist oli Nõmme tsement-betoonkattega tee kogupikkuselt – 7634,54 m – Eesti linnade seas vaieldamatult esikohal. Samuti oli AS Betoon pärast Vabaduse puiestee ja Männiku tee valmimist kujunenud ettevõtteks, millel olid nii teadmised kui ka tehnoloogiline võimekus samalaadsete tsement-betoonkattega teede ehitamiseks tulevikus, kuid teise maailmasõja algus ja Nõukogude okupatsioon Eestis ei lubanud neil eeldustel realiseeruda. **E**

Tee-ehitus Nõmmel. Fotol Vabaduse puiestee tsement-betoonkattega tee ehitamine 1930. aastate teisel poolel. Valmis teosad kaeti nende kiire kivistumise vältimiseks riidega.

FOTO RAAMATUST EESTI BETOONHITUSE AJALUGU, 2014 (TLM_F5565).

LOE LISAKS: UNO TRUMM, 80 AASTAT BETOONIST VABADUSE PUIESTEED, EHITAJA, 10-2017