

Korralik tee tehakse ikka BETOONIST

90 AASTA EEST VIRUMAAL

Kui praegu on käimas päris tõsine debatt betoonteede ehitamise kasulikkusest, siis tegelikult pole selles midagi uut, sest nõnda oli see juba 90 aastat tagasi.

A

Alustuseks aga Virumaa teehitusest. Nimelt otsustas Rakvere linnavalitsus 1930. aasta suvel ehitada Narva maanteele 464,5 meetri pikkuse lõigu tsement-makadamteed. Eestis oli niisugust ehitusviisi kasutatud varem kahel korral.

ANDRES PULVER
andres.pulver@virumaateataja.ee



Kolm aastat varem oli valminud Eesti esimene tsement-makadamteelõik Tallinna–Raudalu maanteel ja spetsialistide hinnangul osutus selline sillutus sobivaks.

“Tsement-makadam kujutab endast killustikkeed, mis tsemendi seguga kaetud,” selgitas 1930. aasta 17. juuli Virumaa Teataja.

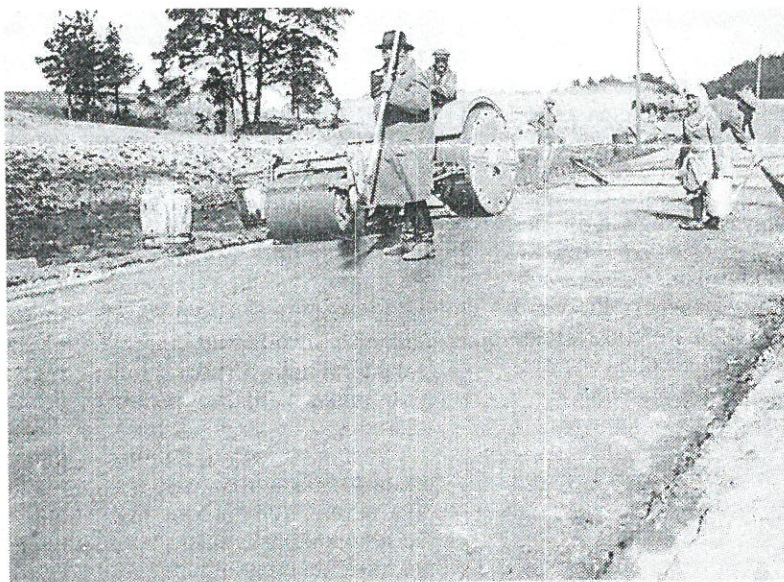
Huvitav paralleel praeguse aja ja on seegi, et kui teelõigu ehitamise eelarve oli 7500 krooni, nõustusid kõik neli pakkujat ehitustööd väiksema summa eest tegema. Leping sõlmiti ehitusettevõtja Kurilenkoga, kes küsis tee valmis ehitamise eest 5970 krooni ehk 18 protsenti kavandatust vähem. Lepingu kohaselt tuli viie meetri laiune ja pea poole kilomeetri pikkune teesoosa valmis saada 25. septembriks.

“Kuigi selle tee ehitamisel meie ettevõtjail kogemused puuduvad, oletatakse siiski, et ehitus korralikult teostatakse. Kuna vajalikuks peeti ka tegelikku tutvumist selle uuelaadse teehitusviisiga, käisid linna ehitusosak. juhataja ja teedetehnik isiklikult samasuguse tee ehituskehal jälgimas ehitustööd, mis lubab loota, et järevalvet suudetakas asjatundlikult teostada,” kirjutas ajaleht.

Et esialgne eelarve kinnitati ministriumis ja riigi toetust jagati vastavalt kinnitatud eelarvele, jäi linna enda osalus teelõigu ehitusel päris väikeseks, sest riigilt saadi 5300 krooni.

Betoonteedest räägiti tollal rohkem riiklikul tasandil, nagu ka praegu. Ning kindlasti ajas oma asja Kunda tsemenditehas. Avalikkuse ees oli aga betoonteede suurimaks eestkõnelejaks insener Andres Grauen, kes 1930. aasta septembris avaldas Päevalehes pika kaheosalise loo betoonteede toetuseks.

“Nüüd, kus maanteede seadus on maksma hakanud, kus võimalus, et raudteede ehitamiseks määratud summad tarvitatakse maanteede



2 X EESTI MAANTEEMUSEUM

arendamiseks, iseenesest tõuseb küsimus: mis tüüpi maanteid ehitada, et kõige vähema kuluga saavutada kõige ajakohasemaid teid? Siin tuleb meil põhjalikumalt asja kaaluda, kui “uute raudteede ehitamise” küsimuse otsustamise juures, sest maanteede ehitamisviisi on väga palju, ning igapähe on oma head ja vead.

Betoon tee alusmaterjalina oli tuntud juba varem, kuid esimene betoonkattega tee ehitati alles 1909. aastal Ameerikas.

Seni kui maanteedel sõideti ainult hobustega, seni kui liikumise kiirus ja tee koormatus olid väikesed, kõlbasid teed kerge, lihtsa kattega, nagu kruus, vesimakadam; kuid autoliikumise arenemisega ja teekoormatuse tõusuga lihtsate teede katted lähevad väga ruttu rikki; ka vesi, sattudes teekatte alla, lõhub neid; ja kuigi nende ehitus on võrdlemisi odav, nõuab iga-aastane remont järjest suuremaid kulusid, rääkimata liikumise takistamisest katte parandamise ajal,” kirjutas Grauen 1930. aasta 25. septembri Päevalehes.

Ta meenutas, et betoon tee alusmaterjalina oli tuntud juba varem, kuid esimene betoonkattega tee ehitati alles 1909. aastal Ameerikas.

Betoonteed muutusid seal kiiresti populaarseks ning 1929. aasta lõpuks oli USA-s juba ligi 145 000 kilomeetrit betoonteid.

Euroopas oli seevastu samaks ajaks betoonteid ehitatud suhteliselt vähe ja valdavalt oli tegemist katselõikudega.

“Kuid juba on leitud õiged ja ühtlasi odavad ehitusviisid, millega saavutatakse täitsa elukõlbulik tee, ning vastaste poolt etteoodud betoonte nõrgad küljed ei heiduta enam ehitajaid.

Esimeste betoonteede puudusi oli teatavasti paisumis-kontraktiooni vahed ehk fuugid, kohati mittehetaoline kulumine, tingitud puudulikkusest ehitusviisist, siis linnades raskused, seotud betoontänavate lõhkumisega kanalisatsioonitööde juures.

Mis puutub aga “betoonte mürrasse ja ümbruskonnale edasiantavasse maapinna värisemisse”, millega betoonte vastased tonditavad seltskonda, siis Saksamaal on selles suhtes toimetatud mitmesuguseid katseid täpse seismograafia, mis näitavad, et betoonteelid värisemine on minimaalne ning 5–7 korda vähem, kui kiviteedel,” kirjutas Grauen.

“Betoonte vastased näivad meelega maha tegevat kodumaa betoonprooviteid, et need olevat “tublisti kulunud ja mügerlikuks muutunud”, vaatamata sellele, et Raudalu maantee prooviteel kõige suurem kulumise koht ei ületa 1,5 sm ning et need betoonprooviteed on veel täitsa heas seisukorras ja võivad seista mitu aastat ilma mingi remondita, kuna sealjuures paljud teised (nende seas ka bituumenteed) juba ühe aasta jooksul sattusid nii kõlbatusse seisukorda, et neid pidi kapitaalselt remonteerima,” jätkus luuga järgmises lehenumbri.

Grauen tõi ka välja Raudalu maanteele rajatud proovilõikude hinnad. Üks ruutmeeter armatuur-betooniga teed maksis 8,54 krooni, lihtbetoonteed 8,17 krooni, tsement-makadamteed 6,01 krooni, asfaltbetoonteed 9,40 krooni. Need 1928.

aastal rajatud teelõigud olid kaks aastat hiljem heas korras. 12 teelõiku, mis tehti erisuguste bituumentega, läksid maksma 4,51 kuni 7,99 krooni ruutmeeter ja olid selle aja peale kõik väga kulunud ning juba põhjalikult remonditud.

“Nõnda et kuigi betoonteed on veidi kallimad bituumenteedest, siiski nad peavad vastu mitu korda kauemini, ning lõppude lõpuks osutuvad ikkagi odavamaks teistest teedest,” sedastas Andres Grauen.

Insener tõi esile, et betoonte väga heaks omaduseks on selle kiirus, “mille tõttu sõiduk võib suure kiirusega sõita ja kunagi ei libise vihmasel ega külmal ajal, nagu seda tuleb ette alatasa asfaltteedel, kus seetõttu on palju õnnetusi juhtunud”.

Pika loo lõpu eel jõuab insener Grauen ka sinna, kust alustasime, ehk tsement-makadamteedeni, mille ehitamine hakkas levima 1920. aastate keskel Lääne-Euroopas.

“Ka Eestis on käesoleval aastal Võru, Tartu, Rakvere ja Tallinna juures tehtud proove sarnase ehitusviisiga.

Ei tea, kas seejuures meil kasutati kõiki välismaa kogemusi; väga võimalik, et üks või teine lapsehainus ilmub ka nende prooviteede juures, aga üldiselt peab tunnustama, et sel viisil saab kõige lihtsamalt ja odavamalt kaitsta meie killustikkeid, mis autoliikumise all väga ruttu auklikuks kuluvad,” sedastas Grauen.

Tollal tehti eri teekatetega katsetusi igal juhul päris palju. Tasub meenutada, et esimene asfaltkattega teelõik Eestis valmis alles 1923. aastal – 180 meetri pikkune jupp Narva maanteel Tallinnas.

Eks see oligi üks suur katsetamise aeg, et mis on hea ja mis on mõistlik.

Ja kui Tallinnas 1937. aasta augustis avati pidulikult Vabaduse puistee, oli selle kuuest kilomeetrist ja 600 meetrist viis ja pool kilomeetrit betoonkattega.