



Vabaduse puistee ehitustööd. 1930ndate aastate keskpaik. Naised puidust kärude ja labidatega töötamas, keskel (kaabu) ehituse üks tööjuhatajaid Karl Kompus. FOTO DIGIKUJUTISE ANNETAS TALLINNA LINNAARHIIVILE HANS-ERIK LAANSALU (TLA 1465 1 9254)

# 80 aastat betoonist Vabaduse puisteed



Reklaam 1937. aasta moodi

80 aastat tagasi, 1937. aasta augustis avati pidulikult betoonist Vabaduse puistee. See 6,6 kilomeetrit, millest 5,5 kilomeetrit oli betoonist kattega, oli esimese iseseisvusaja pikim püsikattega tee. Vabaduse puistee saamislugu meenutab ajaloolane **Uno Trumm**.

**UNO TRUMM**  
ajaloolane  
ehitaja@aripaev.ee

**A**utoajastul on tsement ja bituumen olnud moodsa teedeehituse tähtsaimad algmaterjalid.

Eestisse jõudis esimesena asfalt – 1923. aastal ehitati 180 meetri pikkune asfaltbetoonkattelõik Tallinnas Narva maanteele. 1926.

aastal valmis Tartu-Viljandi maanteel esimene 50 meetrit tsementbetoonkatet.

1920.–1930. aastatel seisid Eesti tee-ehitajad tõsise probleemi ees. Seoses autotranspordi arenguga ei vastanud olemasolevad teed enam aja nõuetele. Seepärast

hakati katsetama Eestile sobivate lahenduste leidmiseks erinevaid püsikatteid. Port-Kunda tsemendivabrik propageeris insener **Andres Graueni** vahendusel tsementbetoonkattega teid, samal ajal kui Riigi Põlevkivitööstus asfaltbetooni.

1935. aastaks ulatus betoonitänavate kogupikkus Tallinnas kahe kilomeetrini. Betoonkatte all olid lõigud Tartu, Narva ja Paldiski maanteest, Suur-Kloostri tänavast ja Rannamäe teest.

## Suurejooneline projekt Nõmmel

Üks suurejoonelisemaid omaaegseid tee-ehitusprojekte praeguses Tallinnas viidi ellu aga hoopis

1930ndate teisel poolel Nõmmel, kus betoonkattega kaeti Vabaduse puistee ja Männiku tee lõigud. Aastail 1935–37 tegi AS Betoon tsementbetoonkatte ehitustööd Vabaduse puisteele ning 1938. aasta augustist oktoobrini Männiku teel.

Vabaduse puistee väljaehitamiseks oli alustatud juba 1931. aasta sügisel hädaabitöölisi kasutades. Uue magistraaltänav ehitamine pikkusega 6,6 km lühendas Pärnu maanteed kilomeetri võrra. Väga oluline oli, et tee ei ületanud Tallinna–Haapsalu raudteed.

Esialgse projekti kohaselt nähti ette paekivikillustikust aluskihi ehitus ja selle kruusaga katmine. Mõni aasta hiljem vaadati vana projekt üle ja otsustati kruusaga katmisest tolmule viidates loobuda.

Pärast mitmeid arupidamisi ja vaidlusi otsustati Vabaduse puistee 1,9 km pikkune lõik katta tsementbetooniga. Omas ajas oli tegemist väga julge ja suurejoonelise otsusega. See oli Eesti teede ajaloos esimene kord, kui korruga nii pikk lõik uue ja kalli materjaliga katta otsustati.

## Ettepanek, millest oli raske keelduda

Teedeministeeriumi maanteede valitsuse ja Nõmme linnavalitsuse koostöös sündis plaan katta 6,6 km pikkune tänav viie meetri laiuse tsementbetoonkattega. Esimene eraldas selleks 1935/36. majandusaastal 52 000 Eesti krooni ja teine ostis Port-Kunda tsemendivabrikult 3400 tünni tsementi soodushinnaga 5,75 Eesti krooni (franko Rakvere raudteejaam) ja asus töid korraldama. Mais ja juunis 1935 valmis tee Tallinna-poolses otsas 902,2 m pikkune lõik alates Männiku teest.

Tee, mille servadesse paigaldati ka 0,5 m laiused klompkividest ribad, ehitati insener **Ants Esko** juhtimisel varasemale killustikalusele kahe 6 cm kihina, mis tambiti tampimismasinaga Dingler. Selleks et kihid omavahel nakkuks, ehitati need üksteise järel. Juhul kui see polnud võimalik, rehitseti enne pealiskihi asetamist aluskihi pind

karedaks ja kasteti tsemendipiimaga. Veel valmistati 6 mm paksusest armatuurraust 5–7 cm pikkused naelad, mis löödi 4–8 tükki ruutmeetri peale, poolest saadik aluskihis. Need abinõud alati siiski ei toimunud, sest teel oli lõike, millest ülesõidul kostus kihtide mitterakumisele viitavat kobinat.

17. juulil 1935 avati Vabaduse puistee vast valminud osa liikluseks. Päevaleht kirjutas: "Hommikuks kõrvaldati sõiduteelt tõkkekivid ning autod, omnibused ja vankrid vurasid teed ideaalselt siledat ja sirget teed Vabaduse puisteed. Valminud teeosa on kahtlemata parim ja siledam tee pealinna ümbruskonnas."

Kuulnud Vabaduse puistee ehitamisest, tegi Riigi Põlevkivitööstus omalt poolt maanteede valitsusele ettepaneku, millest oli raske keelduda. Kuigi tsementbetoonkatte 1 m<sup>2</sup> maksis 4,75 ja asfaltbetoonkatte 5,90 Eesti krooni, pakuti maanteede valitsusele hinda 4,70 krooni. Seepeale katkestati 15. juunil senine tee-ehitus Palli ja Side tänava vahel ning Riigi Põlevkivitööstus rajas sealt 545 m pikkuse asfaltbetoonist teelõigu kuni Valdeku tänavani. Töö teostati oktoobris, ebasoodsates ilmastikuolu-

des, maanteede valitsuse nõutud tehnilisi tingimusi rikkudes.

## Vibromenetlust kasutati esimest korda

Samal ajal rajati ka betoonist 1019 m pikkune teelõik Vabaduse puistee Pääsküla-poolses otsas. Maanteede valitsusega lepiti kokku, et kasutamata tsemendi (1040 tünni) riknemise vältimiseks võtab linn 15 000 krooni laenu ja ehitab tee valmis ning saab laenu ühes protsentidega järgmisel aastal tagasi. Kuna tee ehitati otse liivaalusele, oli selle alumise betoonkihi paksus 12 ja ülemisel kihil 6 cm. Et tee läbis kohati turbapinnast, pandi betooni tugevdamiseks sellesse kaks 6 mm läbimõõduga terasvarbadest armatuurvõrku. Neist esimene aluskihti 4 cm kõrgusele, teine pealiskihiti 2 cm kõrgusele aluskihist.

1936/37. majandusaastal tegid Nõmme linnavalitsusele Vabaduse

Vabaduse puistee 1,9 km pikkune lõik kaeti tsementbetooniga. See oli Eesti teede ajaloos esimene kord, kui korruga nii pikk lõik uue ja kalli materjaliga katta otsustati.



Vabaduse puistee ehitamine. FOTO TALLINNA LINNAMUUSEUM (TLM\_P5565)



Peamine, mis edukat töötamist takistas, oli tööliste vilumatus. Eriti andis see tunda töötamise esimestel päevadel. Töö kestel omandatud kogemused tõstsid produktiivsust neli korda.

1937. aasta ehitustööd avati suure pidulikusega 2. augustil 1937. Kohal olid teedeminister kindral Otto Sternbeck ja maanteede valitsuse direktor Maximilian Gräser. Vabaduse puistee oli kogu ulatuses saanud tolmuva katte. Puistee 6565 meetrist oli asfaltbetooni all 1033 m ning

puistee lõplikuks väljaehitamiseks oma ettepanekud nii Riigi Põlevkivitööstus kui ka AS Betoon. Kuna ühe ruutmeetri tsementbetoonkatte üldkulud (ehitamine ja hooldus) olid odavamad asfaltbetoonkatte omast, otsustas maanteede valitsus rahastada 3610 m pikkuse betoonkatte ja 489 m pikkuse asfaltbetoonkattega teelõigu ehitust. Viimane teostati Pärnu maanteelt silikaadivabriku juurest kuni betooneni.

Maist juulini 1937 rajatud 3610,34 m pikkune teelõik Valdeku tänavast kuni Pääsküla raudteeülesõidukohani oli esimene betoontee, kus esimest korda Eestis kasutati vibromenestlust. Töö teostas AS Betoon insener Eugen Koschevnikovi juhtimisel. Paekivikillustikuga valmistatud betoonist aluskiht paksusega 5,5 cm laotati alusele 5–8 m pikkuselt, sellele omakorda graniitküllustikuga valmistatud 6 cm paksune pealiskih, mida tihendati 5 m pikkuse



ja 650 kg raskuse vibraatoriga. Selle vibroplaad koosnes kahest 2,5 m pikkusest plaadist ja kahest kiirusega 3000 p/min pöörlevast võllist. Ääreprussidele toetuvat vibraatorit liigutati selle otse külge kinnitatud terastrossidega käsivintside abil. Selle ette oli kinnitatud teega ristuv, betoonisegu tasandav rihtlatt. Vibraatori jõuallikas oli 2,5 hj bensiinimootor. Masina jõudlus oli 100–120 jm teed päevas.

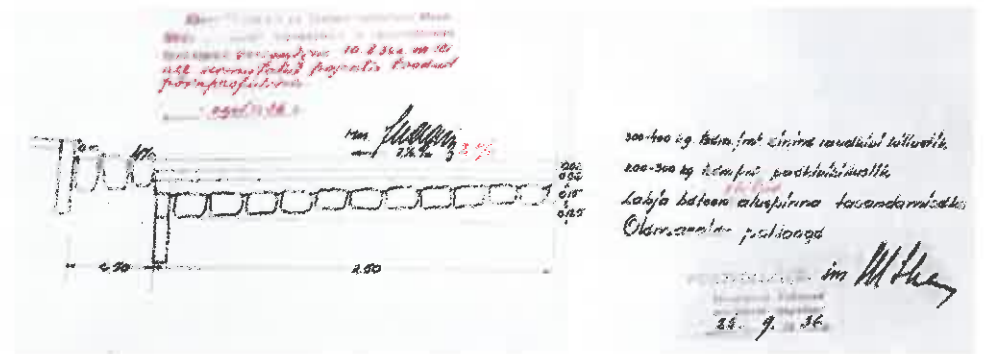
tsementbetooni all 5,5 km, millest vibromenestlusega oli valmistatud 3610 m katet.

#### Laiendamisel kaeti asfaltbetooniga

Vabaduse puistee tsementbetoonkatte kaeti asfaltbetooniga 1960. aastate alguses toimunud rekonstrueerimise käigus. Nimelt otsustati 26. novembril 1957 Tallinna

TSN Täitevkomitees toimunud nõupidamisel rekonstrueerida Vabaduse puistee ning ehitada see välja 10,5 m laiuseks, perspektiiviga laiendada seda tulevikus kuni 12 meetrini. Selleks koostatud projektülesandest selgus, et olemasolev tsementbetoonkatte tee oli võrdlemisi hästi säilinud, kuid muutunud suurenenud liikluskoruse tõttu kitsaks, mistõttu oli raskendatud autobussiliiklus liinil Tallinn-Pääsküla. Rekonstrueeritud puistee kaeti asfaltbetooniga, vana tsementbetoonkatte tee jäi asfaldikihi alla.

Uuesti rekonstrueeriti Vabaduse puistee 2002. aastal. Kuna oli valimiste aasta ja tee pidi enne valimisi valmis saada, oli ehitusel ametis korraga kolm peatöövõtjat: AS Talter, AS Aspi ja AS TREV-2. Vana tsementbetoonkatte, mis oli jäänud 1950. aastate lõpul ja 1960. aastate



Väljavõte maanteede valitsuse kinnitatud 1936. aasta tee-ehitusprojekti.  
FOTO: UNO TRUMM

alguses asfaltbetoonkatte alla, lõhuti, kaevati välja ja utiliseeriti.

Vabaduse puistee väljaehitamiseks sai Nõmme linnaosa endale nägusa tänava ja puistee, mis on iga linna ehe.

KASUTATUD KIRJANDUS:  
ERA T-14, 4-5, 25.  
ERA 1354, 1, 1724.  
Grauen A. Vibromenestused betooniteede ehitamisel. Tehnika Ajakiri, 1937, nr 6/7.  
Grauen A. Uusimaid masinaseadmeid betooniteede ehitamiseks. Tehnika Ajakiri, 1937, nr 6/7.  
Jamm A. Betooniteede ehitustööd Nõmmel 1937. a. – Tehnika Ajakiri, 1938, nr 4.  
Päevaleht, 17. juuli 1935.  
Rääsk M. Katete ehitamine Eestis 1920–1940 ja Vabaduse puistee. Teeleht, 2008, nr 4.  
Sosaar K., Nõmme betoonitee. Tehnika Ajakiri, 1936, nr 6/7.  
Tsement Port Kundalt. Nõmme Sõnumid, 1935, nr 21.  
Töö jätkamiseks 15 000 krooni laenu Nõmme majaanikang Pangast, Nõmme Sõnumid, 1935, nr 35.



## Kõik aknad ja ukseid ühest kohast!

SeiCom toodab PVC-, puit-, puitaluumiinium- ja alumiinium avatäiteid.

Puit- ja puitaluumiinium EI-30 sertifikaat.

Alumiinium EI-30 ja EI-60 sertifikaat.

Nüüd on avatud uus ja mugav e-pood akendele ja ustele!

[www.seicomaknad.ee](http://www.seicomaknad.ee)

[www.seicom.ee](http://www.seicom.ee)