

# MAAOMAVALITSUS

EESTI MAAOMAVALITSUSTE LIIDU HÄALEKANDJA

10. APRILLIL 1929. A.

Nr. 7

SEITSMES AASTAKÄIK

Väljaandja: Eesti Maaomavalitsuste Liit.

Toimetaja: H. Avikson.

### Tellimise hind:

Aastas . . . . .	Kr. 5.—
Pooles aastas . . . . .	" 2.50
Üksik number . . . . .	" —.25
1923 aastak. . . . .	" —.50
1924 " " " " " " . . . . .	" 3.—
1925 — 1928 a. ä . . . . .	" 5.—

### Toimetus ja talitus:

Tallinnas, Suur Roosikrantsi  
uul. Nr. 12.  
Telefon Nr. 4—72.  
Jooksev arve: Eesti Panga Tal-  
linna osakond Nr. 609.

### Kuulutuste hind:

1 lhk. Kr. 30.—, 1/2 lhk. Kr. 15.—,  
1/4 lhk. Kr. 8.—, 1/8 lhk. Kr. 4.—  
Omavalitsustele 30% hinna-  
alandust.  
Dokumentide kaotamise kuu-  
lutused 50 senti dokumendi pealt

Ilmub 20 korda aastas, iga kuu 10. ja 25. päeval, mai, juuni, juuli ja augusti kuudel ainult 10. päeval.

## SISU:



Päevaküsimustest . . . . .	Lhk.	99
Maanteede ehitamisest ja korrashoiust —		
A. K. Martinson . . . . .	"	100
Eesti Maaomavalitsuste Liidu põhikiri . . . . .	"	112
Omavalitsustegelased . . . . .	"	114
E. M. Liidu ja omavalitsuste tegevusest . . . . .	"	114
Küsimused ja vastused . . . . .	"	116
Kuulutused . . . . .	"	98

## *Omavalitsustegelaste elulugusid ja tegevuse hinnanguid*

tegelaste tähtpäevade puhuks palub „Maaomavalitsuse“ toimetus lahkesti ühes tegelase päevapildiga toimetusele saata ja võimalikult enne tähtpäeva.

### Kuulutakse maksvusetaks:

1. Peeter Dimitri p. Kalinkin'i hobusepass, väljaantud Tudolina val-  
lavalitsusest 6. dets. 1929 a. Nr. 242 all  
Oskar Suurvälile.

2. Jakob Eismeli hobusepass Nr. 1,  
väljaantud Kallaste alevivalitsusest.

25 ja 50 sendilised

## **perekonnaseisu kantseleimargid**

ilmusid teises trükkis ja on jälle E. Maa-  
omavalitsuste Liidult saada hinnaga 10  
senti poogen (20 tükki).



## **Sundnormide kogu maaomavalitsuste kohta,**

mille ilmumises seisak oli väljaand-  
jast mitteolenevatel põhjustel, ilmub  
nüüd kiirendatud korras.

**Vihk Nr. Nr. 20 ja 21**

on praegu trükkis ja saadetakse telli-  
jatele lähemal ajal kätte.



## **Meie maaomavalitsuste ümberkorraldamise sihid**

A. Kohver  
J. Jans  
E. Maddison  
H. Raid

Eesti Maaomavalitsuste Liidu  
väljaanne

## **Õnnetus käib inimesi mööda —**

sellepärast hoidke, et tema Teid ootamata ei taba. — Seda teha võimaldab Teile

## **Eesti Omavalitsuste Kinnitus Aktsia Selts „OMA“,**

kes teostab:

**tulekinnitusi, elukinnitusi ja rahekinnitusi.**

Seltsi põhi- ja tagavara kapitaalid üle 270.000 krooni.

Soodsad kinnitustingimised. — Kõik kasu rahvale tagasi.

— Seltsi juhatus: TARTUS, Lihaturg 7. —

Omavalitsused, võtke osa Seltsi tegevusest nii aktsiate omandamise, kui ka varanduste  
„Oma“ seltsis kinnitamisega.

## Päevaküsimustest.

Parlamentarismi kriisi puhul. Ikka raha eest. Nagu anektoot.

Suuremaks päevaküsimuseks on parlamentarismi kriis. Hinnates kolmanda Riigikogu tööd ja selle õhkkonda on kõik ajalehed ühemeelselt parlamentarismi kriisi meil tunnustanud. Seisu- ja olukorda hinnatakse sel puhul väga otsekoheste sõnadega, näit.: "Õigusega kaevatakse meil poliitilise viletsuse üle. Üldine seisukord on niisuguseks kujunenud, et kui ta edasi areneb sessamas suunas, siis ei saa varsti üldse enam edasi. Meie rahvaesitus, kelle kätte on põhiseaduse järele koondatud võimuküllus, on ise tõelikult võimetu. Rühmade-valitsuse mäng halvab tema kindla tahte ja teguvõime. Demokraatliku poliitika asemel käib meil kihihuvilikkude rühmade demogoogia mäng, millega need rühmitused katsuvad võita teatavate ringkondade poolehoidu. Ühtki kaugeleulatuslikumat kavatsust ei saa järjekindlalt teoks teha. Mõõduandvate rühmade omahuvilikud septsused panevad seisma iga positiivse kavatsuse, kui see nendele ja nende sõpradele ei ole soodne. Meie poliitiline elu on ummikusse joosnud, meie majandusliku elu raskuste lahendus on tähtsal määral takistatud just maadvõtnud poliitilise viletsuse tagajärjel." („Post.“ nr. 90.) "Nimelt on kainemad inimesed, kes ise pikki aastaid tegutsenud meie rahvaesinduse liikmetena, otsekohevalt öelnud, et just kolmandas riigikogus tekkis erakondade võimu õitseage, mille tõttu riigikogus ei valitsenud enam mõistus, mis oleks sihitud riikliste huvide kaitseks kõigepealt, vaid igasugused rühmade kombinatsioonid, mis sihitud üksikute parteide ja tihti koguni üksikute isikute huvides." („Päeval.“ nr. 92.)

Õigusteadlaste päeval oli seesama küsimus suuremaks päevakorras.

Parlamentarismi kriisi harutamise puhul on ühemeelne seisukoht leitud selle põhjustes: rühmade valitsus. Õigusteadlaste päev, edasi juureldes, tõi rühmadevalitsuse võimaldajana esile — maksva valimisviisi. Kuigi ta maksva valimisviisi kõlbmatukstunnistamises veel äraootavale seisukohale jäi, on ometi seda tõsisest põhjust jällegi kord õigusega meeldetuletatud, mille, kui kõige

kurja juure, peale omavalitsustegelaste kongressid juba kaks korda näidanud.

Kui parlamentarismi kriisi harutamise ajal ajalehtedest läbi käisid kaugeltki mitte armsad teated kahe väikelinna omavalitsuse juhtiva tegelase kohta, mis varjuks tervele omavalitsustegelaste perele, siis ka siin võimaldavad sarnaseid sündmusi need-samad põhjused. Rühmade valimise viis võimaldab ettetükkijatel pääseda kohtadele, mida nad, kui isikud, ei vääri, ja olles kord rühmade valitsuses, võib sarnaste isikutega minna asi niikaugemale, et neil vaielda võib tulla, kas koalitsiooni luues seda ka lubamata asjade peale tehti. Isikuid valides ei pääseks sarnane element rahva elu juhtima.

Niihästi ühe kui teise kriisi lõpetaks individuaalne valimisviis.

On kuulda, et on kavatsused käimas rahvahääletusega praegust korda parandada. Neis kavatsustes ei tohiks puududa peasi — valimisviis, mille harutamisest Riigikogu liikmed hiljuti loobusid arusaadavatel põhjustel. Rahval neid põhjusi ei ole.

\* \* \*

Talumajandusnõuande korraldamise seaduse harutamise puhul näitas E. Maaomavalitsuste Liit, kui sündsusetu on kitsendada maavolikogude osavõttu nõuande büroost tingimisega, et nad peavad nii ja nii palju maksma — büroost osavõtu õiguse saamiseks. Ükski rühm ei arvanud aga tarvilikuks eelnõus parandusettepanekut teha ja maavolikogud saavad esituse büroos ainult teatud toetussumma maksmisega.

Ja maavolikogud seisavad nüüd küsimuse ees, kas sarnase alandava tingimuse juures talumajandusnõuande tööst osa võtta.

\* \* \*

Enam kui kord on tulnud ahastada eluvõõrsate ja seadusvastaste määruste üle. Kuidas sarnased asjad ellu tulla võivad, ka seda on otse äraõeldud, et aga riigiametnike hulgas ministriummi esindajaid on, kelle teadmised riigivõimu teostamise korra kohta nii „suured“ on, kui järgne-

vad read ütlevad, seda suutis küll keski vaevalt uskuda. Läbivaadates maavalitsuste raamatupidamise kodukorra kava, tegi see esindaja ettepaneku, et raamatupid. kodukord peab äramäärama, et maaval. pearaamatupidaja on maaval. majandusosakonna juhataja. Kuigi koosoleku juhataja väga õrnalt ja viisakalt seda võimalust eitas, siiski ei leidnud ametnik ennast enam koosoleku jooksul. Sedavõrd haavas „suurt“ teadlast

tema ettepaneku kõrvaldamine. Ei ole siis imestada, et ministeerium, kus sarnane „suur“ asjatundja asju juhib, soovib, et maavalitsused peaks kahekordse raamatupidamise pealt lihtraamatupid. peale üleminema.

Millal pääsevad ministeeriumid sarnastest „suurtest“ ja omavalitsused sarnaste töö tulemustest?

7. aprillil 1929.

## Maanteede ehitamisest ja korrashoiust.

A. K. MARTINSON.

Liikumise vahendite mehaniseerimise tõttu ei vasta Eesti maanteed enam oma ülesandele ja on viimasel ajal muutunud osalt sarnaseks, et isegi algelistel liikumisvahenditel neid kaudu liikumine raskeks on muutunud, mis edenevat rahvamajandus elu halvata ähvardab.

Tingitud neist asjaoludest on hakatud teede kordaseadmisele Eestis suuremat tähelepanu juhtima.

Riigikogu poolt 25. mail 1928 a. vastu võetud maanteede seadus töötab Eesti maanteede suhtes luua uue olukorra, mis näeb ette teede kordaseadmise nüüdisaja liikumisvahendite ja rahva majanduselu kohaselt. Teedeministeerium ongi maomavalitsuste kaudu asunud mainitud seaduse nõuete täitmisele, kuid suuremad ümberkorraldused ja organisatsioonide loomised töötavad aset leida alles lähemas tulevikus.

Loodud olukorra ja suuna selgitamiseks arvan, ei ole üleaarne „Maaomavalitsuse“ veergudel tutvustada omavalitsuse tegelasi maanteede ehituse ja uue maanteede seaduse käsitamiseviisidega. Teedeministeeriumi poolt 1928 a. korraldatud I Eesti maanteede meistrite kursustel sama ministeeriumi Ehitus-Tehnika osakonna direktori hra ins. Perna ja juriskonsulti hra Tiitso poolt ettekantud loengute põhjal.

### 1. Sihivalik kohalistest oludest ärrippuvalt.

Uue tee sihi valikul tuleb järgmisi kohalisi olusid silmaspidada:

a) maapinna iseloomu arvesse võttes katsuda teesiht ajada sirge, möödaminnes seal juures suurtest jõgedest, põhjatu soodest ja kõrgetest mägedest,

b) silmaspidada strateegilisi olusid,

c) hoiduda tee sihi alla võtmast majan-

duslikke, kallid maid, nagu viljapuuaiad, ilupuu pargid j. n. e.,

d) hoiduda tee sihti ajamast läbi pehmete kruntide, kus tee täitmine väga kalliks läheb,

e) hoiduda tee sihi määramisest sinna, kus maantee muldkeha üleujutatud võib saada ja veest rikutud, kas uhtumise ehk külmamise ja üleskergitamise läbi,

f) raudtee ülesõidu koha valiku juures tuleb silmas pidada, et raudtee liin on kinnine, mida ei saa tõsta ega madalamale lasta, mispärast valida koht, kus ei tule ette suuri kaevikuid ega täiteid,

g) kui jõest möödapääs ilma silla ehitamiseta võimata, valida tee üleminekuks soodus koht,

i) tee ehituseks vajavate materjalide saamise võimalusi silmas pidada ja siht püüda sealt läbi ajada, kus kruusi ja kive saadaval,

k) olemasolevatest teedest, kui see võimalik, kinnipidamine väga tarvilik, sest vana tee koht on kaua aja jooksul täidetud ja kindla põhjaga.

### 2. Sihi valik liikumisabinõudest ärrippuvalt.

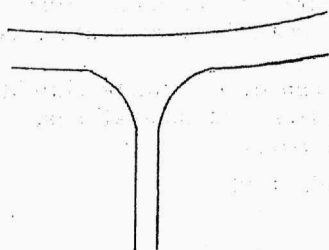
Kuna liikumisvahenditeks on liht vanger ja jõuvanger, millistel igal oma konstruktsioon, tuleb tee sihi valikul nüüdisaja liikumisvahendite mõju teele arvesse võtta. Tõusud ja kõverused liht vankrile eriliselt raskust ei sünnita, kuid jõuvankrite juures on neil suur tähendus, sest suure kiiruse juures vajab jõuvanger suuremat raadiust tee pöördel ja tõusud sünnitavad raskusi. Sellepärast hoiduda tee sihti ajamast üle tõusude ja järsu pöörete.

### 3. Tee ja sihi tehnilised tingimised.

a) Tee kõverikule tuleb tähelepanu pöörata. Raadius pöördel ei tohiks alla 50



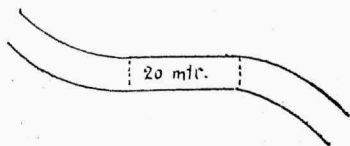
meetri olla. Ainult tee ühinemisel teise ehk pea teega tohiks olla 10 mtr., vaata joonis nr. 1, aga pea teel mitte alla 50 mtr.



b) Seniste teede kõverikkude laiendamisel tuleks seda läbiviia järgmiselt:

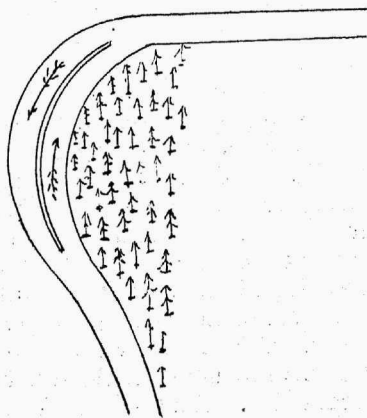
Kõverikul R.	50 mtr.	— 20%	laiem.
„	R. 50—100	„ — 15%	„
„	R. 100—150	„ — 10%	„
„	R. 150—200	„ — 5%	„
„	R. 200 ja enam	— 0%	„

c) Kõveriku juures R. alla 250 mtr. peab sirge osa olema mitte alla 20 mtr., vaata joonis nr. 2.



d) Tee püüalispinna laius peab vastama tee vastava klassile ja läbi laske võimele, nimelt: I kl. — 8 mtr., II kl. — 6 mtr. ja III kl. — 4 mtr., kraavisi ja nõlvasi mitte arvesse võttes, sellepärast tee siht niisugusest kohast läbiajada, kus võimalik teele nõuetav laius anda.

e) Kui pikuti teed ettevaade kõverikul kas mäe, metsa ehk mõne muu põhjuse läbi takistatud ja selle tõttu kõverikul kokkupõrked võivad sündida, tuleb kõveriku alla laiema maa-alala ettenäha, et seal kesk teed väikse kraavi tegemine võimalik oleks, mis teed kahte ossa jagaks. V. joonis nr. 3<sup>1)</sup>.



#### 4. Sihiajamise tööd.

Tehniline sihiajamine seisab püüdmises liini ära märkida maapinnale, arvesse võttes kohalisi ja tehnilisi tingimusi. Esimene abinõu sihi uurimise juures on kaart. Vajalikud sihiajamisel on eriti topograafiline, mägiste maakohtade kõrguste joontega, geoloogilised maakihtide kohta, statistika-ökonomilised ja hüdrograafilised. Projekteeritava tee siht märgitakse kõige pealt kaartile, vajalisel korral mitmes variandis. Peale selle asutakse koha peal kontrollimisele, milline variant on kohasem ja kasulikum. On tee sihiga kaartil tutvunud, asutakse kaartil märgitud sihi tundma õppimisele looduses. Raskemates kohtades tehakse n. n. „lendav“ sihiajamine. Sellejärele tehakse detail ülesvõtmine ja joonestamine ning asutakse liini trasseerimisele (tikutamine, loodimine j. n. e.). Tulemused kantakse päevaraamatusse. Ühtlasi liini trasseerimisega tehakse ka kõrvalised paralleelsed tööd materjalide kohta, samuti sildade kohta ja võetakse ette maa põhja uurimine, tehes nende kohta kõik profiilid.

Sihiajamise juures tulevad pidada järgmised raamatud:

- 1) Pea-loodimise ja kontroll raamat.
- 2) Piketeerimise raamat, kuhu sissekandatakse kõik, mis sihiajamisel nähtud, metsad, põllud, jõed, järved, ojad, lähidased hooned j. n. e.
- 3) Põikprofiilide päevaraamat.
- 4) Jõgede loodimise raamat.
- 5) Geoloogiline päevaraamat, kuhu kantakse maapinna geoloogilised andmed.
- 6) Ehitus materjalide raamat, mitmesuguste täiendavate andmete sissekandmiseks.

Raamatud peavad olema peetud täpselt, et annaks täieliku ülevaate ja vajavad andmed projekti kokkuseadmiseks.

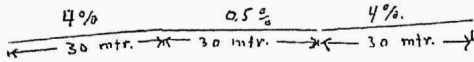
#### 5. Siht profiilis.

Pikutprofiil kujutab tee telge mõõtmise ja loodimise alusel ühes tõusude, kallakute, kõverikkude ja lähidase ümbruse kirjeldamisega.

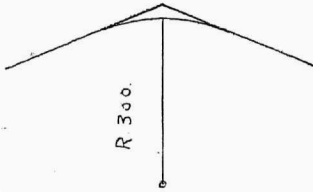
Kõige suuremaks pikut kallakuks maanteel võib olla 5%, aga kõige vähem 0,5%, tõusud võivad olla ühetaolised ehk järkjärgulised. Kui ühetaoline tõus 30 meetri kohta ületab 4%, tuleb varustada neid 30

<sup>1)</sup> Toim. täh. Kraavi tarvidust ei tohiks pooldada, sest pimedas sõitjatele võib kraav keset teed õnnetuste sünnitajaks saada. Paremat kätt sõidu määrus teeb kraavi tarviduse olematuks.

mtr. pikkuse vesi loodis kallakuga. V. joonis nr. 4. Pikut profiili murd punktid, kus



kallakute vahe on üle 2%, tulevad tööde teostamisel ühendada kõverikkudega, mille raadius oleks püstloodis 300 mtr. V. joonis nr. 5.



Maantee kõrgus maapinnast olgu vähemalt  $\frac{1}{2}$  mtr. loomulikust pinnast.

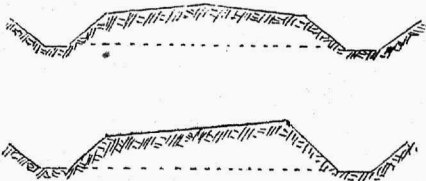
Põikprofiil. Vee ära juhtimiseks teelt antakse profiilil põikkallak, mis sõidu riistade hädaohuta liikumiseks peab olema vastupidises vahekorras tee sõidu osa sileduse ja pikut kallakuga, nagu see näidatud alamal seisvas tabelis.

Pikut kallak	Põik kallaku suurus			
	Kruusa tee kivi alusel	Kiilustik tee kruusa alusel	Bitomi-neeritud killustik tee	Asfalt betoon tee
0—0,02	6 %	6%	4 %	3%
0,21—0,35	5,5%	5%	3,5%	2%
0,36 ja enam	5 %	4%	3 %	1%

Jõuvankrite lendavjõu vastuvõtmiseks kõverikkudel raadiusega alla 300 mtr. tuleb põik kallak projekteerida sissepoole järgmiselt:

Kõverikul alla 50 mtr. — 8%  
 „ 50—100 „ — 6%  
 „ 101—300 „ — 4%

V. joonis nr. 6.



## 6. Projekteerimine.

Materjaal päevaaramatutest tuleb gruppida osade viisi, vastavalt plaanide pikutprofiilile j. n. e. Peale selle asuda projekteerimistöile.

Projekti juure kuuluvad järgmised osad ja kirjeldused:

1) Tee plaan (joonestused) teatavas mõõtus aga ikka nii, et ei langeks alla 1:42.000 (1 toll 1 verst) (soovitav suuremas mõõtus).

2) Tee pikutprofiil  $\frac{1}{2000}$  vesiloodis, aga  $\frac{1}{200}$  püstloodis — peab sisaldama andmeid maapinna kallakute ja kauguste kohta kõrguste äratähendamiseks. Peale selle tee telje plaani graatide näitamiseks.

3) Tee põikprofiil maa muutumise kohta.

4) Linnade, alevite ja alevikkude plaanid, sealt, kust tee läbi läheb.

5) Maade võõrandamise plaanid neil juhtudel, kui maad sundvõõrandamise teel tuleb omandada.

6) Väikeste truupide ja sildade projektid (avausega alla 3 mtr.).

7) Jõgede põikprofiilid vastavate uurimisandmetega.

8) Vajaduse akt.

9) Maa võõrandamise akt kokkuleppe alusel.

10) Materjalide veo kauguste kindlaks määramise akt.

11) Aruanded ja dokumendid metsaraiumise kohta.

12) Andmed vee voolust üle ujutatava tee tammi ruutmeetrite arvu üle.

13) Aruanne reeperite (kinnikute) üle.

14) Aruanne maa liikide üle, mis võõrandamisele kuuluvad.

15) Aruanne tee pälispinna kindlustuse ja läbilaske võime üle.

16) Aruanne tee jagude kohta, mis tuisikude all kannatavad.

17) Aruanne mullatööde üle.

18) Tehniline seletuskiri maantee valiku, maapõhja omaduste, sildade sugu ja avauste üle ja

19) Täieline eelarve vastava vormi ja tööde ning normide kogu järele.

Projektid esitatakse kinnitamiseks 2 eksemplaris.

## 7. Muldkeha ehitamine, liigid ja tööde jaotus.

Maanteede muldkehade ehitamisel tulevad ette „kaevikud“ ja „täidendid“. Täidend on mulla ehk krundi kokku kuhjumine, aga kaevik selle äravedamine.

Täidendi loomisega ühel ajal luuakse ka kaevik kas tee peale ehk selle kõrvale. Hunikud, mis puistatakse kaevikute äärelle, nimetatakse „kavaleerideks“ aga tee kõrvale „reserviks“. Kavaleerid ja reservid

peavad korrapäraliselt tehtud olema, et vesi ärajoosta võiks.

Muldkeha ehitus jaguneb järgmisteks töödeks:

1) kaeviku juures krundi lahti kaevamine,

2) krundi veoriistale panemine ja transporteerimine,

3) krundi maha puistamine ja

4) muldkeha planeerimine.

Muldkeha elemendid on:

a) muldkeha põikprofiil, s. o. muldkeha pind lõikes,

b) pikut profiil, s. o. pikut lõige tee teljega.

Tee telg on sirge ehk kõver joon, mida mööda mõeldakse tee ehitada.

Muldkeha alus peab kindel olema, et sõidu tee vajumist ette ei tuleks, kuna nõlvad teha teatava kallakuga, mis on krundi omadustest, loomulikumaks nõlva kallakuks lugeda 1:1½. Muldkeha ehituse materjaliks on maa ja kõik materjalid, mis asuvad maa põues, nii kruus, liiv, savi j. n. e.

Krundid jagunevad oma omaduste poolt järgmistesse liikidesse:

1) kõva krunt — kalju, mis püstloodis seisuga võib,

2) pudenev harilik krunt, mis igasuguse nurga all püsib ja

3) vedel krunt, mis ühegi nurga all seisma ei jää.

### 8. Kruntide tõud, nende omadused ja uurimine.

1) Kalju krunt, lõhkumata graniit, on kõige kõvem ja ühtlasi kõige parem materjal tee aluspõhjaks. Asub õhema ehk paksema kihina, annab head nõlvad, kuid on raske välja töötada.

2) Lõhutud kalju krunt, mis ajajooksul atmosfäride käes purunenud, kivikillud krundi aukudes j. n. e. On meie oludes hea materjal kruusa ja kunstteede ehitamisel.

Väljatöötamine kangidega võimalik.

3) Liivakrundid võivad olla liiva ja kruusa nime all jämedusega alla 5 mm., on hea materjal. Laseb hästi vett läbi. Täidendi valmistamiseks väga hea kui sinna peenikest liiva juurde lisada. Annab kergesti välja töötada. Kruus üle 5 millimeetri jämedusega on ka hea materjal.

4) Savikrunt. Ehkki savi omadused mõnes osas kasulikud, on savi krunt halb materjal. Savi imeb endasse vett ja kui niisugust lisada tee pinnasse, paisutab

seda ja lõhub ära. Savi võib paigutada allapoole külmetuse piirkonda.

5) Segakrundid on segu mitmest. Seega kõige paremaks tee muldkeha täite materjaliks ostutub liiv ja kruus.

Kõikide kruntide üldiseks omaduseks on kobedus, s. o. et väljatöötatult maht suureneb ja endiseni enam kokku ei litsu.

Kobeduse % on:

a) liival	5%
b) savil	10—15%
c) kaljul	20—25%

Algmahu kätte ei saa:

Liiv ja kruus	1%
Kruus ja väiksed kivid	3%
Pehme puhas savi	5%
Kõva savi ja mergel	7%
Pehme kalju	10%
Keskmine kalju	17%
Kõva kalju	25%

Kruntisi tihendada võib vee juure lisamisega.

Kruntide uurimine. Neid tuleb uurida selleks, et teaksime millele ehk millesse tuleb teha ehitustöö. Uurimistöö seisab krundi kindlaks määramises, mis vajalik andmete kogumiseks, töö rohkuse kindlaks määramiseks ja riistade valiku otstarbel.

Kruntide uurimismetoodid on:

1) Krundi lahti kaevamine kuni vee pinnani läbilõike kindlaks tegemiseks.

2) Katse meetod, selle juures aetakse maasse katse ora, millega vilunud isik juba käega tunneb ja määrab kindlaks krundi iseloomu. Ora on rauast toru mitmest osast ühendatav. 3—4 mtr. pikk. Alumise otsa külgis tuleb, millistes maa seest toob ülesse maa põue sisu.

3) Puurimise meetod, mida tarvitatakse sildade juures.

### 9. Kruntide väija töötamine.

Igasugu krundid, mis kaevikutest välja võetakse, peavad peenendatud saama, mis aga on hea ära nende kõvadusest. Neid jagatakse rasketeks, keskmisteks ja kergeteks.

Rasked lõhutakse lõikeainetega, keskmised löökriistadega ja kerged labidaga.

Kruntide väljatöötamisel tarvitatakse löökriistadeks kirkad, raudkangid, kas teras plaadist ehk puust rautatud ostega.

Transporteerimine sünnib kahel viisil, kas veetakse tee täiteks ehk paigutakse tee äärde kavaleeri. Sünnib vedu tee täiteks, siis nimetatakse seda pikutveoks, kui aga tee äärde kavaleeri, siis põikveoks. Pikutvedu on kasulikum kui

põikvedu, eriti siis kui kaevikust tuleb vedada täidendisse.

Veo kulud olenevad veo abinõudest ja veo kaugusest.

Jõuallikatena tarvitatakse inimjõudu, mehaanilist- ja hobusejõudu, veoriistadeks aga kasteratastel, kärusid, vagunette ja hobustega veetavaid mulla kühvleid.

Käru koormaks loetakse 163 kg. (10 pd.) ja võib temaga töötada tõusu juures 12 meetri kohta 1 mtr. Suurema tõusu juures peab käru tõmbamisel haagimees aitama. Kaherattaga hobusekärud on head veoriistad ja hobusega veo juures on veel see paremus, et värskelt veetud täidend saab kinni sõtkutud. Niisuguse käruga võib vedada kuni 1000 mtr. kaugusele.

Vagunettidega vedu sünnib raudroobastel, milleks tarvitatakse kas inim- ehk hobusejõudu.

Roobasteel veo takistus 16 korda vähem hobuse veo teest ja annab 8 korda suuremat ökonoomiat, millest roobaste kulu tuleb maha arvata.

Tõus roobasteel inim- ja hobusejõule võib olla 3%, aga vedurile 4%.

Kõige soodsamad on kast vagunetid lahti käivate külgedega ehk ümber liikuvad.

## 10. Muldkehade ehituste märkimine ja kaevikute ning täidendite väljatöötamine.

Kõige esiti märgitakse looduses ära tee telg, selle järele määratakse kaevikute ja täidendite kaugus ning laius.

Kuna muldkeha teatava aja jooksul vajub, s. o. tiheneb, siis tuleb see teha seda võrd suurem, s. o. tihenemise % juurde arvates, ehk täita muldkeha uuesti peale vajumist. Kasulik on käsitada esimest viisi.

Kaevikute väljatöötamise peale avaldavad mõju järgmised asjaolud:

- 1) mulla paigutuse asend, kas täidendisse ehk kavaleeri,
- 2) kaevikute ulatus ja kuju,
- 3) kaeviku mahtuvus,
- 4) kruusa omadus ja üksikute kohtade asumise iseloom,
- 5) töö kiirus, s. o. aeg mille jooksul tee tuleb täida v.a.,
- 6) tarvitusel olevad veo abinõud,
- 7) tasumaksme viis, s. o. kas tüki viisi või päeviti.

Väljatöötamise meetodi kindlaks määramisel silmas pidada ka vee ärajuhtimise võimalusi.

Põik väljatöötamise juures algada 0 punktist, minnes tsentrumi. Vagunettidega töötamisel on kasulik kaevikud

ühekorraga, s. o. kõigi pikkuse ulatuselt välja töötamisele võtta. Kaevik töötatakse välja esialgu mustalt ja siis alles planeeritakse puhtalt profiili järele tarvitades selleks T laudi.

Täidendi tegemisel tuleb, nagu varemalt muldkeha ehitamise juures näidatud, arvesse võtta tihenemiseks kobeduse %. Tihenemist võib teha ka kunstliselt, s. o. trampimise teel ehk rullides kas mehaanilise või hobusejõulise rulliga. Kõige parem on loomulik tihenemine. Eriti hoolasti tulevad teha sildade ja truupeide ümbriuse täidendid, mis hoolega ja tugevasti kinni trampida, et ära hoida seal maa vajumist.

## 11. Muldkehade põhja ja nõlvade kindlustamise tööd, tugiseinad ja drenaash.

Aluspõhja nõue on: aluspõhi ei tohi võimaldada täidendile liikuda; aluspõhi ise ei tohi liikuda vesi loodis pinnalt. Peab andma ühetasase vajumise. Aluspinna libisemise ärahoidmiseks tuleb maapind kuivaks lasta kraavi ehk drenaashiga. Muldkeha peaks katsutama lasta seista ja tiheneda vähemalt ühe talve jooksul ilma tee pealispinnata. Vajumist ettenähes muldkeha mõõtudele tihenemise % juurde arvata. Kui muldkeha ehitatud madalale soomaale, kus karta mitte ühetasast vajumist, tulevad tee kõrvale kaevata kraavid, mis tealustmaad veest ja muudest kõrval mõjudest vabastaks.

Nõlvade kindlustamine on seal hädavajalik, kus need veest ära uhutakse.

Kindlustada võib: nõlvale rohu seemne külvamisega, mätastega katmisega, milleste suurus oleks 20×30 sm. ehk 30×60 sm., kinnitades neid tikkudega. Raskeimate tingimuste juures asetakse mättad serviti, aga veel halvemate olude puhul kaetakse nõlvad kividega, aga suure veevoolu juures kivi puistetega.

Sama, mis eelpool täidendi nõlvade kindlustamise kohta öeldud, on maksivad ka kaeviku nõlvade kohta teatavatel kordadel.

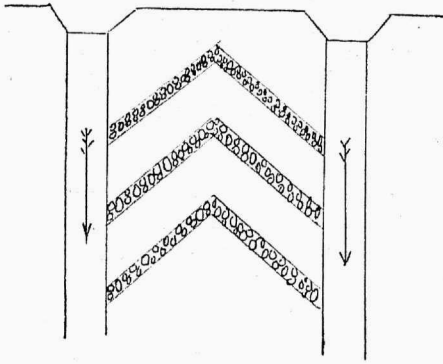
Tugiseinad täidendites ehk kaevikutes ehitatakse nõlva kindlustuseks suure kalklaku ehk hõõne vesilõõnise tõttu, kus juures siiski tuleks kalkuleerida, kumb odavam, kas tugiseina ehitamine ehk nõlva maha võtmine.

Tugiseinad ehitatakse kivist ehk monoliit massest. Viimasel juhul ei või see vett kinni hoida, vaid vee äravool täidendist peab võimaldatud olema, milleks tehakse tugi müürisse drenaash torudest 5 sm., asetades kanaalid 5—10 mtr. üksteisest.



Vett juhitakse ära ka kraavide ja dre-naashi kaudu. Kraavi profiil peaks olema põhja laiusega 40 sm. ja nõlvad 1:1½.

Neis kohtis, kus tee läheb üle keede maa-koha ehk pinnas peituvate allikate, kus allikate vesi ähvardab ära uhtuda tee ja nõlvad, tuleb allikate vesi ära juhtida kraa-videsse tee pinnasse ehitatud kivipuistest dre-naashi kaudu. V. joonis nr. 7.



Tee pealispinna ehituseks nimetatakse seda tee osa, mis annab teele tasase sõidu pinna. Tee koosneb peajasjalikult tee kui-vaks hoidvast ballastist, sõidu teed kaits-vaatest peenratest ja sõidu tee osast.

Igalt teelt nõutakse, et see oleks vastu-pidav ja minimaalse kulunõudega. Selle-pärast tee ehitamisel materjali otstarbe-kohasusele ja headusele suuremat tähele-panu pöörata.

Tee pealisehituse tähtsamad materja-lid on:

Liiv, mis olgu puhas, ilma savi ja hu-museta (s. o. ilma mulla ja teiste humuse rikaste ollusteta). Liiva puudumisel võib pealisehitusse savi segada kuni 15%, aga aluspõhjasse, ballastosasse kuni 3%.

Asfalt betoon tee juures ei või savi üldse olla, kuid see liiv, mis riputatakse bitu-meni peale, peab eriti puhas olema.

Kruus, jämedusega 5—15 millimeet-rit, olgu samuti puhas. Pealispinna ehitu-seks minev kruus võib sisaldada savi kuni 15%.

Graniit killustik, olgu tihe ja peene teraline jämedusega 30—60 mm. või-malikult kandiliste külgedega. Killustikku valmistatakse kas käsitsi haambritega või masinatega, saades 100% jämedatest kivi-dest killustikku jämedat 7%, normaalset 29%, peenikest 35% ja sõelmeid (sipel-gad) 29%.

**12. Maanteede koormatus, liikumise tihe-dus ja ehitustehnilised tingimised.**

Enne tee päälispinna kindlaks määra-mist tuleb kindlaks teha teel liikumise ti-hedus ja koormatus. Seda teha on võim-lik eriliste vaatluspunktide avamisega kaks nädalat kevadel ja kaks nädalat sügisel, kus juures saaks täidetud alamal olev tabel:

Vaatluse aeg	Liikumine		Liikumine hobuse jõul				Liikumine jõuvankritel						Märkused		
	jala	jalgrattal	1 hob.		2 hob.		mootorrattal	mootorrattal korviga	kerge auto arv	jõuvankritel				Traktorid arv	Rehepeksu garnituurid arv
			kergelt	koorm.	kergelt	koorm.				veoauto 1 1/2 tonni arv	veoauto 3 tonni arv	veoauto üle 3 tonni arv			

1 kantmeeter graniit lõhkumata kivi annab 1,4—1,6 k.-mtr. lõhutud kiva, 1 k.-mtr. lõhutud kiva annab 1,2—1,4 k.-mtr. killustikku, mille hulka ka sõelmed arva-tud, 1 k.-mtr. killustik tee keha annab 1,35—1,60 k.-mtr.

Lubja kivi (paekivi), mis tarvita-takse killustiku valmistamiseks, peab olema vaba atmosfäri mõjudest. Neid

võiks kasutada aluspõhja täiteks, kuid pealispinnaks ei ole kõlbulikud.

Graniit sillutuskiivid, millised klompida neljakandilisteks 15×15 sm. Ühtlase vastupidavuse saavutamiseks va-lida ühtlane tõug, sest segutõugude juures võivad ühed varem puruneda kui teised.

Bitumen on uuema aja tee ehituse materjal, sitke, kõva, must mass — toores



õli saadus — petrooleumi, tõrva ja asfaldi produkt (CS<sub>2</sub>) (täielikult sulab vesinikus). „Meksfalt“ nime all on tema sulavus CS<sub>2</sub> 99%, erikaal 1,04. „Prämiks“ erikaal 1,02. Sulamise punktid Meksfaltil 55° C, Prämiksil 38,5° C. Põlemise punkt I — 296° C, II — 225° C.

Kivisõe tõrv ei ole meie oludes tähtis, sest läheb liig kalliks. Tema erikaal 1,25. Tõrva killustikkeed nimetatakse veel „tõrvamakadam“ teeks.

Töödeks pealispinna ehitamise eel on muldkeha kindlustamine ja dreenaash- ehk isolatsioonkihi valmistamine 2—15 cm. pakuselt, paksem sõidutee alla ja õhem peenrate alla, kuhu tarbekorral ka trehtrid tehakse, pehme ehk vesise maa tõttu.

Kivialus ehitatakse dreenaashi otstarbel, et tee pinda kuivaks hoida ja vabastada teele kogunud veest, mis seal tee vastupidavust võib nõrgendada. Dreenaashkord võib kas graniit- ehk paekividest olla.

Killustiku alus tuleb enne hoolega tasandada, äärkivid paika panna ja iga 10 mtr. tagant asetada sabloonid, millele järel asetada killustik. Peale killustiku tasandamist võetakse rullimine ette, algades peenra äärest ja lõpetades keskel. Algues rullida kergema rulliga, aga pärast juba raskemaga. Rullimise ajal tublisti valada veega killustikku, riputada teele sõelmed ja ühes veega sisse slammida — litsuda —, mis killustiku kindlustab ja tihendab.

Kivitee ehitamise juures tuleb silmaspidada, et kivide vuugid mitte kohastiku ja sõidu sihis pandud ei saaks. Kivitus tuleb teha 45° all. Sõelmid ei või mitte riputada esimese trampimise juures, vaid alles pärast trampimist. Trampimiseks tuleks tarvitada raskemat kuni 33 kg. nuia.

Enne killustiku ehk sillutuse tegemisele asumist peavad peendrad juba tehtud olema, mis tee sillutus korrale kaitset annavad ja neid kindlustavad.

Pealispinna imbutamine. Tee, mida kavatakse imbutada, peab hästi vajunud olema, mis enne imbutamisele asumist puhastatakse pühkimise teel tolmust. Bituumen valatakse teele kuumalt ehk külmalt, viimasel korral emulsiooni näol. Bituumeni peale riputatakse puhast kvarts liiva ehk kruusa ja rullitakse kerge rulliga üle.

### 13. Maantee pealisehituste liigid ja nendest ärarippuv ratta surve ning tee tonnaash.

Maantee pealisehituste liigid on: 1) kruusa tee, 2) kruusa tee kivi alusel, 3) kruusaga kaetud killustik tee, 4) bitumi-neeritud killustiktee kivi alusel ja 5) asfalt ehk betoon kattega killustik tee kivi alusel.

Nende teede ehitamisele asudes tuleb arvestada liikumisabinõude raskuse ja õõrumisega teel.

Lubatavad ratta surved ühe jooksva sentimeetri rehvi laiuse peale kilogrammides:

Sõiduriist	Maantee sõidutee kindlustamise viis	Korda seatud kruusa tee	Kivi alusel			
			Kruusa tee	Kruusaga kaetud killustik	Bitumi-neeritud killustik	Asfalt ja tsement betoon
Raud rehvidega	jõuvanker	30	50	60	70	üle 70
Täis kummidega	"	40	60	70	80	" 80
Padi kummidega	"	50	70	80	100	" 100
Uhk kummidega	"	60	80	100	125	" 125
Ballon kummidega	"	75	100	125	150	" 150

Märkus: Hobuse vankrile jaotatakse raskus kõigi 4 ratta rehvi peale ühe taoliselt, kuid jõuvankrite juures esimeste ra-

taste peale arvatakse  $\frac{1}{3}$  tagumise rataste raskusest.

Tee koormatus arvatud ühe, öö-päeva jooksul:

N <sup>o</sup>	Tee liik	Koormatus tonnides
1	Kruusa tee . . . . .	kuni 150
2	Kruusa tee kivi alusel .	„ 400
3	Kruusaga kaetud killustik tee kivi alusel . . . . .	„ 800
4	Bitumineeritud killustik tee . . . . .	„ 1500
5	Asfalt ja tsem. betoon tee	„ 2500

#### 14. Korda seatud kruusa tee ja kruusa tee kivi alusel.

Korda seatud kruusa tee. Maantee headust määrab ära profiil, mis annab viimasele kuju ja hoiab tee vabaks veest, mis kõige rohkem tee hävinemisele kaasa mõjub. Sellepärast tuleb kõikidele teedele kõige pealt anda õige profiil niihästi põik- kui pikuti. Selleks on Eestis viimasel ajal tegevusse asunud võimas tööriist „teehövel“, mille abil on võimalik mehaanilist jõudu kasutades tee profiili parandada. Temaga aga ei ole kohane töötada vihma ajal või suure poriga, samuti ka väga kuival ajal, mil lahti aetud kruus tolmuks võib muutuda ja ei lase ennast hästi profileerida.

Profileerimine tuleb läbiviia järk-järgult, mitte ühekorruga, sest viimasel korral saab kõvat korda — kihti — liialt palju üles kergitud, mis kesk tee pinna pehmeks muudaks. Peale profileerimist on soovitatav neid kohti, kus endine kruus kulunud, katta uue 2 sm. paksuse kruusa korruga.

Profileerimise viisid:

a) Madal kitsaste tee, seda laiendatakse seega, et ääred hõõveldatakse kraavi ja uued kraavid kaevatakse, kust liiv ja kruus tee täiteks kasutatakse, kuna kesk tee uue kruusa korruga kaetakse.

b) Rohtunud mätastega tee. Mättad aetakse kõrva ja kruusa osad teele, milline kaetakse uue kruusa korruga.

c) Ilma kraavideta tee. Peale rohu kihi kõrvaldamist aetakse kruus kesk teele, kaetakse uue kruusa korruga ja kaevatakse tee ääre kraavid.

d) Kaevikus olev tee, kus profiili puudulikkuse tõttu jookseb vesi kesk teed. Kõrvaldada rohu kiht kraavi kaldale, kuna muu osa ajada kesk teed ja katta uue kruusa korruga.

e) Pikut profiili parandamine. Laine taoline tee pind hõõveldada tasaseks, maha võttes kühmuse ja täites loikusi.

Kruusateekivialusel. Üleminek kruusa teelt kivi alusele peab olema normaalne ega tohi suuri kulusid sünnitada. Kuna kruusa tee kivi alusel omab teatud kindla vundamenti, võib ja suudab kanda suuremat koormatust, ja on õigustatud seal, kus koormatus tõuseb üle 150 tonni ööpäeva jooksul.

Kruusa tee aluse tegemisel võib kivi aluse paigutada kas senisele teepinnale ja tuua peendrateks vajav täite materjal — krunt — mujalt, ehk võtta vana kiht keskest ülesse tarvitades seda peendrate tegemiseks. Peale kivide paigale asetamist kiiluda, veega niisutada ja kinni rullida. Kivide suurus olgu  $10 \times 15$  sm. Kui väikseid kive ei leidu ja tuleb selleks suuremaid kasutada, siis panna need pool viltu. Paekivid paigutada serviti. Graniit kivi kiht peab 12 sm., aga paekivi kord 15 sm. paks olema. Kivi kihile laotatakse kruus kuni 15% savi lisandusega, mis annab kivi kihile suurema siduvuse.

Üksikutesse kohtadesse peendratesse tulevad teha trehtrid.

Materjali ühe kilomeetri peale läheb:

Graniit kive 650 k.-mtr., paekive 750 k.-mtr., killustiku kiilumiseks 100 k.-mtr., kruusa tee kattteks 675 k.-mtr. Arvesse võetud I kl. tee, mille laius 8 mtr. ja peenrate lius  $1\frac{1}{2}$  mtr.

#### 15. Killustik tee ehitus kivi alusel.

Kui koormatus tõuseb üle 400 tonni ööpäeva kohta, tuleb asuda killustiktee ehitamisele kivi alusel. Olemas olevalt kivi kihilt kõrvaldatakse kruus, mis paigutatakse peenardesse. Aetakse paigale graniit ehk betoon äärekivid kõrgusega  $27 \times 15$  sm. ritta kivi kivi kõrva. Selle järele asetatakse killustik, tasandatakse ja tambitakse ehk rullitakse kõvasti suuremal määral vett lisades. Peale esimest rullimist riputatakse sõelmed ja korratatakse uuesti rullimist. (Seda viisi nimetatakse ka „Vesimakadam“). Killustiku paksus peale kinni rullimist ehk tampimist peab olema 10 sm. Rullimist algada äärtelt minnes keskk kohta kokku. Peale tee valmis saamist kaetakse killustik kruusa korruga, milline suurema vastupidavuse saavutamiseks kesk sõidu teed peab olema 5 sm.

Paekivi killustikku võib tarvitada vähese liikumisega teedel kuni 500 tonni koormatusega ööpäeva kohta.

Materjali 1 kilom. killustik tee ehitamiseks läheb:

Graniit kive aluse valmistamis.	570 k.-mtr.
Pae kive	670 „ „
Killustikku aluse kindlustuseks	100 „ „
Killust. pealissõidu tee tegem.	660 „ „
Äärte kive	100 „ „
Kruusa killustiku katmiseks	250 „ „

### 16. Bitumineeritud killustiktee ehitus.

Bitumineeritud killustiktee koormatus võib olla 800—1500 tonni. Tee ehitus nagu eelmise juures (p. 15), ainult selle vahega, et killustiku kiht tuleb teha paksem.

Ehitusele tulevalt teelt kruus kõrvaldada, alus killustik masinaga ehk tee rulli külge kinnitatud sahade abil ülesse künda ja värsket killustikku nii palju juure lisada, et uus kiht 15 sm. paks saaks.

Kuna killustik üksi eelpool nimetatud koormatusele vastu ei pea, kaetakse killustik bituumeniga.

Kui killustik juba täiesti vajunud, võetakse ette bitumineerimine, mis kittib killustiku, andes teele tugevuse ja vastupidavuse.

Bitumineerimiseks tarvitatakse kas bituumeni ehk tõrva.

Bitumineerimise läbi saab tee päälispind muudetud veekindlaks, ja tasaseks, mille tõttu väheneb liikumisriistade takistus ega sünnita tolmu.

Bituumen meie oludes praguneb, sest ei ole veel täitsa kohaldatud. Pealegi liiguvad meie teedel raudrehvidega sõidu- ja veoriistad ning haakidega rautatud hobused, mis purustavad ja lõhuvad kiti korda teel, kutsudes esile üldist tee lagunemist. Vaatamata neile puudustele on bituumenil meie teede ehitusmaterjalina tulevik.

Kuum bituumen valatakse teele peale selle kui tee teatava graadini sellekohaste masinate abil kuumaks on aetud. Tee enne valamist peab piinlikult puhastatud saama ja valamist kuuma bituumeni võib ettevõtta suvel kuiva ajaga.

Külmalt bitumineerimine võib igal ajal ettevõetud saada, ka sügisel ja vara kevadel, kuid külm bituumen ei kitti nii hästi kui kuum. Kui külm bituumen teele valatud, riputatakse kruus peale ja rullitakse kinni.

Tõrva ga kaetakse tee pealispind, enne kuumendamist tõrva kuni 120° C. Tõrva valatakse teele kas laia ninadega kannudega ehk vastava masinaga. Peale tõrva valamist riputatakse puhast kvarts liiva, arvates 30—50 k.-mtr. 1 kilom. teele. Tõrvaga imbutamisel toimetatakse samuti kui eelpool räägitud, ainult selle vahega, et killustiku vahed hoolsamini täidetakse, mille

tõttu tõrva kvantum tuleb võtta suurem.

Tõrva peale tuleb riputada kruus ja kinni rullida. Tõrva teedel ei ole meil suurt vastupidavust, mispärast viimasel ajal on hakatud tõrva prepareerima, s. o. bituumenile lähemale viima.

Emulsioon sisaldab kuni 50% bituumeni, kuna teised osad on iga vabriku saladus. Emulsiooni võib ka niiskele pinnale panna ja valatakse teele külmalt, enne tubliste segades. Peale teele valamist kaetakse kruusaga ja rullitakse kinni. Eestis tarvitusel olnud emulsiooni nimetati „Colos“.

Bitumineeritud killustik tee ehituseks 1 kilom. peale minev materjal, välja arvatud bituumen:

1) Graniit kive aluseks	570 k.-mtr.
2) Kui paekivid, siis	670 „ „
3) Killustikku vahede täitmis.	100 „ „
4) Killust. sõidutee tegem.	1000 „ „
5) Kive äärteks	100 „ „
6) Kruusa bituumen. peale rip.	30-50 „ „

### 17. Asfalt ehk bituumen teede ehitus.

Asfalt ehk bituumen teed tulevad ehitada seal, kus liikumine ja koormatus veelgi tõuseb, s. o. üle 1500 tonni. Kittimis-aineks on jällegi asfalt ehk bituumen, mis valmistatakse eriliste viiside järele.

Asfalt ehk bituumen teed on:

- 1) Asfalt betoon tee.
- 2) Asfalt killustik tee.
- 3) Asfalt makadam tee.

Asfalt betoon moodustab homogeense masse, killustik, kruus ja kivi tolm.

Eestis tarvitusel olev segu sisaldab:

a) Killustiku 26—6 mm.	55—60% mah.
b) Kruusa ja liiva	31—32% „
c) Paekivi ehk tsem. tolmu	8% „
d) Kittimis ainet	8—10% „

Masinasse — rotatsioon ahju — aetud killustik, kruus ja liiv kuumutatakse teatud graadini. Elevaatoriga tõstetakse segu segajasse, kuhu juurde lisatakse teatud osa bituumeni ja kuumalt asetatakse teele, kus shablooni järele laiaili aetakse ja kinni rullitakse. Rullimist tuleb toimida ettevaatlikult, sest ühel kohal rull peatuda ei tohi. Enne rullimist riputatakse segule peale tsemendi kord. Asfaldi kihi paksus 5—8 sm. Aluseks võib olla vana kinni tambitud killustik, ehk tehakse tsement betoon alus, kuhu valatakse asfalt. Asfalt kihti võib teha ka munakivi teele.

Asfaltbetooni tegemiseks vaja valida kuiv ja soe ilm, mis annab häid tagajärgi.

Asfalt-killustik tee. Selleks võetakse hariliku killustiku, kuumenda-

takse, lisatakse bitumeen ja peale segamist asetakse teele ning rullitakse kinni.

**M a t e r j a a l i d :**

Killustikku 37—25 mm. — 30%

Killustikku 25—12 „ — 47%

Sõelmeid 12—6 „ — 13%

Peen liiv 6—1 „ — 10%

**A s f a l t m a k a d a m** killustik teele. Killustik imbutakse bituumeniga, kaetakse kvarts liivaga ja rullitakse kergelt kinni. Peale esimest rullimist valatakse uuesti bituumeniga, kaetakse liivaga ja rullitakse tugevasti raske rulliga.

Makadam on ühe ja kahe kihiga. Esimesel juhul on kihi paksus 8 sm. 9—11 kg. bituumeni 1 ruutmeetri peale arvatud. Teisel juhul võetakse killustiku kiht 6—7 sm., rullitakse kinni ja imbutakse kuuma bituumeniga. Sellele pannakse teine kiht 3 sm. paksuselt killustikku, rullitakse ja imbutakse bituumeniga, arvates 11—13 kg. r.-mtr., kaetakse kvarts liivaga ja rullitakse raske rulliga tugevasti kinni.

**T õ r v a - k i l l u s t i k j a t õ r v a - m a k a d a m** tee ehituse vahe seisab ainult selles, et bituumeni asemel võetakse tõrv, s. o. harilik killustik kuumendakse ja segatakse tõrvaga, kuna muu sünnib nii, nagu allpool asfaldi killustik ja asfalt-makadam teede juures seletatud sai.

### 18. Tsement-betoon teede ehitus.

**T s e m e n t - b e t o o n** tee ehitakse kas kogu paksuses betoonist ehk valatakse kindlale alusele tsement-betoon kord. Välismaail hakkavad need teed võistlema asfalt teedega. Ehituseks tarvitatakse killustikku, kruusa, liiva ja tsementi. Mõnes kohas armeeritakse rauaga.

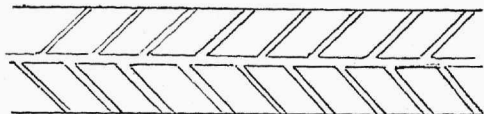
Tsement-betoon teede ehitamisel tuleb erilist rõhku panna aluse ehitamisele, mis täiesti tugev ja kindel olgu. Tsement-betoon teed ei ole meil vastuvõetavad, sest meie raud rehvid ja hobuste haakraud ning kliima olud rikuvad neid ja viivad lagunemisele.

Tsement-betoon teede ehitamiseks tuleb tarvitada pikalt tarduvat tsementi. Betooni koosseis olgu sarnane, mis annab tiheda keha. Tsemendi sisaldavus selles olgu 250—350 kg. kantmeetri peale, vastavalt teised osad — kruus, liiv ja vesi. — Betoon tuleb segada masinatega. Enne betooni teele asetamist, peavad äärekivid ehk vastu peendra servi laud paigutatud olema, et betoon peendrasse ei valguks.

Peale segu teele puistamist see kinni tampida kas masinatega ehk käsitsi, mida toimida seni, kui vesi peale tuleb. Selle

järele betooni pind siluda ehk poleerida kas rihma, riide ehk laua abil, riputada väike kiht liiva ja jätta 4 nädalaks seisma, mille järele tee võib avatud saada liikumiseks. Betoon teed võib ehitada ainult sooja ajaga.

Kuna betoon paisub, teha pikut ja põik fuugid 5—6 mtr. laiusega. Üks fuuk keskele ja põik fuugid teatud graadi all 10 mtr. tagant 1—1,5 sm., millised täita asfaldiga. V. joonis nr. 8.



**K u l u d :**

Ühekordne betoneerimine läheb maksma 40 senti r.-mtr.

Asfalt-betoon 7 krooni r.-mtr.

Betoon 15 sm. 12,94 S. Mk. = 11 kr. r.-mtr.

Betoon 18 sm. 13 S. Mk. r.-mtr.

Killustik-asfalt 12,50 S. Mk. r.-mtr.

Liiva-asfalt 17,3 S. Mk. r.-mtr.

**T s e m e n t - m a k a d a m.** Võetakse harilik killustik jämedusega 1"—4", rullitakse kinni, nii et 40% kobedusest jääb veel järele 20%. Tsemendi vedel segu valatakse peale ja rullitakse jälle raske rulliga seni kui vesi pinnale ilmub. Fuugid jätta samuti, kui eelpool juhatatud.

Segu 1:2. Koosseis 8 ruutmeetri peale:

1 k.-mtr. killustikku

0,165 „ „ liiva

120 kg. tsementi

78 „ vett.

Ainete suhtuvus: 6 osa kruusa, 2 osa liiva ja 1 osa tsementi.

### 19. Sillutus tee ehitus.

Sillutus tee ehitatakse kas liiva- ehk kindlustatud alusele. Sillutamiseks tarvitatakse mitmesuguseid kive, nii kui graniitkivist valmistatud kubikuid laius 15×20 ja kõrgus 15 sm., graniit klombitud kivid ja munakivid. Graniit parket kivid on väga vastupidavad.

Kõik kivid tulevad teele asetada nii, et kindlalt püsima jääks ja teele vastupidavuse annaks. Tuleks asetada kas risti ehk 45° all, kus juures viimane viis osutub paremaks. Klombitud kivide mahapanemise juures hoiduda fuugide kokku sattumise eest. Sillutus tee ehitamisele asudes, eriti kohale paigutada ääred ja alles siis teha vahesillutus, täites kivide vahed liivaga. Peale sillutuse valmis saamist tampida tugevasti sillutus kinni ja panna kiilutus,



mille järele võtta ette veel teine tampimine ning selle järele laotada teele kruus.

## 20. Maanteede näitajad, signaalid ja kaitseabinõud.

Maanteede ülesanne on liikumist korraldada, mis oleks kiire ja hõlbus. Et võimaldada sõitjale orienteeruda, selleks peavad üles seatud olema kilomeetri näitajad — postid — millised näitaks tee kaugust ühest kui teisest otsast.

I klassi teede kilomeetri postid peaks näitama kaugust linnast linnani, vaatamata sellele, kas linnade vaheline tee terveni kuulub I klassi ehk on osa sellest II klassi tee. Siis alevist alevini ja alevist linna. Postid asetada tähtsama suuna paremat kätt.

Postid võivad olla rauast, puust, ehk raudbetoonist. Postid peavad kandma kilomeetrite arvu musta numbriga valgel põhjal ja tuleks püstitada kõigil klassi teedel.

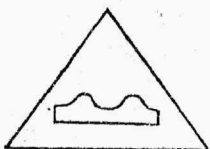
Teenäitajad asetatakse selleks teeristidele, et näitaksivad tee suuna ja kaugust, s. o. kuhu tee välja viib ja kui palju sinna kilomeetrisi, näituseks: „Võhma 27“.

Näitaja post paigutada nähtavasse kohta. Kiri sellel olgu valgel põhjal musta tähtedega. Materjal sama, mis kilomeetri postidel.

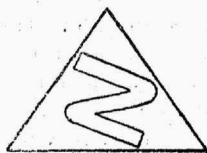
Piiripostid asetatakse maakondade vahelisele piirile vastavate maakondade nimetusega. Materjal ja kirjade värv sama, mis kilomeetri postidel.

Jaoskonna teede postid ja maavõõrandamise postid. Esimised asetatakse valdade tee osade vahele, aga teised tee päralt oleva maa ja kruusa aukude juure.

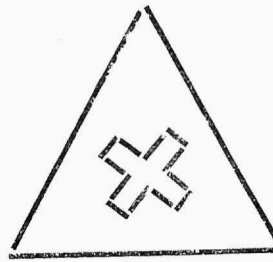
Signaalid ehk tähised on eriti auto liikumise juures tarvilikud ja nende tarvitusele võtmist nõutakse rahvusvahelise kokkuleppe alusel, sest Eesti kuulub R. T. nr. 4 — 1928 a. välja kuulutatud otsuse põhjal rahvusvahelisesse konventsiooni ja on kohustatud üldtunnustatud tähised üles panema. Tähise iga kül on 70 sm. V. joonis nr. 9.



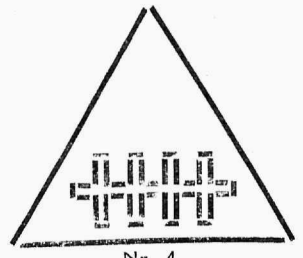
Nr. 1.



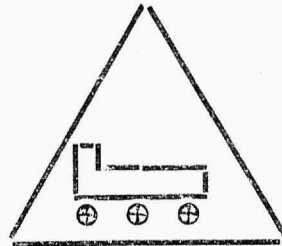
Nr. 2.



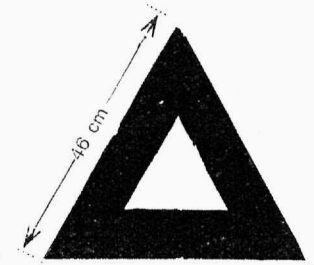
Nr. 3.



Nr. 4.



Nr. 5.



Nr. 6.

Nr. 1 tähendab orgu truubi ehk sillaga,  
Nr. 2 „ vastupidist kõverikku,  
Nr. 3 „ teede ristlemis kohta,  
Nr. 4 „ valvatud raudtee ülesõidu kohta,

Nr. 5 tähendab ilma valveta raudtee ülesõidu kohta,

Nr. 6 paigutatakse 150—200 mtr. hädadohtlikust kohast.

Kõik postid ja märgid paigutakse väljaspoole maantee kraavi.

Kaitseabinõud paigutatakse hädadohtlikkudele kohtadele, jõgede, orgude, aukude j. n. e. kallastele. Valmistatakse need puust, raudbetoonist ehk kivist, postide näol, kinnitatud põik puudega ehk raud torudega.

## 21. Liikumisvahendite mõju tee pealispinna peale ja kruusa tee korrashoid.

Et kindlaks teha mil viisil saada vastupidavat sõidu tee pealispinda, tuleb sõidu vahendite mõju, sõidu tee osa peale, tundma õppida. Liikumisvahendite mõju on väga mitmekesine ja oleneb ära raskusest ning kiirusest.

Dünaamilised jõud on löömise ja staatilised pealispinna õõrumise ning kulumise väljakutsujad. Kruusa teedel liikuvad sõiduvahendid avaldavad oma mõju selles, et tekitavad teele roopad suuremad ehk vähemad. Mida rohkem sisaldab kruus ja liiv vett, seda rohkem saavad need tee pinnalt välja pillatud, mille järeltusel tee muutub läbipääsematuks. Kui kruusa teed on siledad, siis kaovad ka dünaamilise jõu mõjud, millised harilikult sünnitatakse tee



kühmade ja konarluse läbi. Siledal teel jääb ainult staatiline jõud, mis surve ehk õõrumise teel teed võib rikkuda.

Liikumisvahendite mõju on mitmesugune ja oleneb ära:

a) liikumise vahendite rataste kaudu üleantavast jõu iseloomust, kus juures mõju pealispinnale avaldub surves, tõukes ja imemises;

b) üldliikumise suurusest öö-päeva jooksul.

Leides need põhjused, teostatakse kruusa tee pealispinna korrashoidu.

**Kruusa tee korrashoid.** Tuleb hoolitseda, et tee profiil oleks korras ja sõidu tee nõuetava kalduvusega, kuhu vesi peatuma ei jääks ega tee pinda pehmeks ei muudaks.

Kruusa tee profiili korda seadmine kõige otstarbe kohasemalt sünnib teehöövli abil, mille nuga ehk sahk seatakse nii, et kruusa kesk teed ülesse ajaks. Tee tuleks kord kahe nädala jooksul hõõvliga ülesõita ja tasandada. Teehõövliga töötada tuleb ettevaatlikult, sest need on kallid masinad (maksavad 6650 kr. tükk), milliseid ettevaatamatalt rikkesse ajada ei või. Hõõvli tuleb ilmastiku eest kaitsta, eriti talvel, mil valvata, et vesi torudesse ehk jahutusruumi ei sattuks ja seal külmamise läbi masinale riket ei sünnitaks.

Vaatamata hõõveldamisele, tuleb kruusa tee aegajalt nõuetavalt ka kruusatada, kõrged head kohad vähem, aga halvad kohad tugevamini. Kõige sündsam aeg selleks on kevad, kui teed veel niisked. Kruusa panna keskmiselt 1½—2 sm.

Tee paranduseks tarvis minev materjal — kruus — talvel välja vedada ja teele ehk tee äärde hunikutesse panna.

## 22. Killustik teede korrashoid.

Killustik tee kivi alusel kaetakse kruusaga. Liikumisest teele tekivad lohud, roopad ja jäljed aegsasti kaotada, et anda teele kauemat iga. Lõpmatuseni killustik muidugi seisma ei jää, sest palju oleneb ära aluse kindlusest ja materjali headusest. Näituseks basalt kivi vastupidavus on kaks korda suurem kui graniit kivil.

Parandused on osalised ja täielised. Osaliste all tuleb mõista aukude ja roobaste täitmine, mis enne välja raiutakse, 3—4 sm. jämeduse killustikuga täidetakse ja veega niisutades kinni tambitakse. Killustiku kvantum 1 kilom. peale 7½—15 k.-mtr.

On aga killustik rohkesti kulunud ja tee väga aukline, tuleb tee uuesti teha, üles kiskudes vana killustiku kihti mehaaniliselt teel.

Paranduseks on kaks viisi. Esimene seisab selles, et killustik kistakse üles, täiendatakse uue juurelisamisega ja rullitakse jälle kinni. Teine viis on parem, mille juures vana killustikku ülesse ei kista, vaid asetatakse uus kord vanale peale ja rullitakse kõvasti kinni, kattes kruusaga. Iuhusel kui peendrad tee kesk-kohast kõrgemad ja vesi ei pääse ära jooksma, tulevad peendratesse teha väikesed rennid ehk kraavikesed vee äravooluks.

Kohtis, kus külmamise tõttu sõidu tee pind üles tõstetakse ja ära rikutakse, killustiku alla panna kuuse oksad, asetades neid risti teed.

## 23. Bitumineeritud ja asfalt teede korrashoid.

Bituumeni kiht läheb lahti liikumisvahendite rataste ja hobuste raudade mõjul. Niisugused rikutud kohad tulevad kohe parandada kas külma- ehk kuumentatud bituumeniga, kinni tampida, katta kruusaga ja avada sõiduks. Suuremate paranduste ja paikamiste juures võib tarvitada rulli. Kui aukusi rohkesti, valada kõik tee pind bituumeni korruga üle, milline viimane paranduse viis oleks juba täieline parandus.

Asfalt-betoon, asfalt-killustik j. n. e. teel tulevad kulunud ehk rikutud kohad välja raiuda, killustikuga täita, kinni tampida ja kruusaga katta. On aga kiht üldse õhukeseks kulunud, tuleb see üleni uuesti teha.

## 24. Tsement-betoon teede korrashoid.

Tsement-betoon teede üks halb omadus on see, et teel ei ole painduvust, mille tõttu betoon kihi purunemine ja lagunemine, varem kui tarvis, esile kutsutud võib saada. Teel olevad lagunud ehk rikutud kohad välja raiuda ja bituumeniga valada, ehk betoon massiga parandada. Kui betoon tee üldse on muutunud aukliseks ja lohku vajunud, tuleb kõrvaldada betoon osad ja teha uus tee kiht.

Sillutus tee paranduse juures võetakse aukudes ja roobastes alla vajunud kivid ülesse, asetatakse uuesti kohale, tambitakse kinni ja kaetakse peendrasse killustiku ehk kruusaga.

## 25. Talveteede korrashoid.

Meie teed vajavad korrashoidu läbi aasta, kui tahetakse, et liikumine takistamata võiks sündida ka talvel. Talvised tee korrashoiu tööd seisavad peaasjalikult teede lumest puhtaks hoidmises. Tahetakse, et autoomnibusid ka talvel liikuda võivad, tuleb talvisele tee korrashoiule suuremat tähelepanu pöörata kui seni. See töö ei saa aga igatahes odav olema. Meil puuduvad selleks kindlad andmed.

Ameerikas näiteks maksab 1 kilom. lahtihoidmine umbes 200 krooni. Talvine teede lahtihoidmine on meil alles siis võimalik, kui selleks on loodud eriline organisatsioon tarvilise arvu töölistega ja mehaaniliste abinõudega, nagu seda on raudteel.

## 26. Maanteede korrashoiu organisatsioon.

Kuna maanteede organisatsioonist oleneb ära teede kordaseadmised ja nende korrashoid, siis tuleks meil organisatsioon luua niisugune, kes suudaks korraldada oma ülesannet täita.

Meil kavatakse jaotada riigi territoorium teemeistrite jaoskondadeks, nagu see praegu Rootsis, kus teemeistrid projekteerivad töid, olles varustatud autodega, veoautodega ja hulga teiste masinatega.

Tarvis minev kapital saadakse seal osa riigilt ja osa omavalitsustelt, kuna osa täidetakse naturaalselt kohustusena elanikkude poolt. Nii tuleks ka meil korraldada.

Teemeistrite instituut on olemas juba paljudes maades, nii näituseks Soomes, Rootsis, Taanis ja Lätis.

Vabariigi Valitsuse otsusega 9. sept. 1926 a. kinnitatud ja 30. aug. 1927 a. ja 21. dets. 1928 a. otsusega muudetud.

# Eesti Maaomavalitsuste Liidu põhikiri.

## I. Liidu tegevusala ja õigused.

§ 1. Eesti Maaomavalitsuste Liidu ülesandeks on hoolitseda Eesti maa ja valdade majanduslike ning kultuuriliste ülesannete võimsama täitmise eest, ühtlustada maaomavalitsuste tegevust ja kaitsta nende ühiseid huvisid ning laiendada omavalitsustegelaste teadmisi.

§ 2. Oma ülesannete täitmiseks on Liidul õigus ellu kutsuda ja üleval pidada oma sihtidele vastavaid asutusi, ettevõtteid, koole ja kursusi, korraldada koosolekuid, loenguid ja kongresse, väljaanda ajakirju ja omavalitsustesse puutuvat kirjandust, valmistada omavalitsustesse puutuvate seaduste eelnõusid, esineda seadusandlike kogu ja valitsuse ning temale alluvate asutuste ees märgukirjadega ja võtta osa oma esitajate kaudu nõupidamistest ja komisjonidest, sellekohaste kutsete alustel.

§ 3. Liidul on õigus ühineda teiste ühingute ja liitudega ning ühendusse astuda rahvusvaheliste organisatsioonidega.

§ 4. Liidul on õigus maksvate seaduste alustel omandada ja võõrandada varandust, võtta oma peale kohustusi, samuti esineda kohtus nõudjana või kostjana.

§ 5. Liidul on oma pitsat.

## II. Liidu koosseis, tema liigete õigused ja kohused.

§ 6. Liidu liigeteks võivad olla kõik

Eesti maavalitsused üksikult ja vallaomavalitsused maade viisi, kuid mitte vähem, kui  $\frac{1}{3}$  vastava maa valdade arvust.

§ 7. Liidu liikmeks registreerib Liidu juhatus: maavalitsusi maavolikogu otsuse ja valdasi maas asuvate valdade esitajate koosoleku otsuse põhjal. Viimane valib ka valdade esitajad Liidu nõukokku. Valdade esitajate koosolekul on igal vallal üks vallavolikogu poolt valitud esitaja.

§ 8. Maa- ja vallaomavalitsused võivad igal ajal Liidust välja astuda: maavalitsused maavolikogu ja vallaomavalitsused ühiselt oma esitajate koosoleku, üksikult aga vastava vallavolikogu otsuse põhjal, sellest Liidu juhatusel kirjalikult teatades, ligi pannes vastava otsuse ära kirja, kuid see väljaastumine ei vabasta väljaastujat liikmemaksu maksmisest jooksva aasta eest. Langeb selle juures Liidus olevate vastava maa vallaomavalitsuste arv alla  $\frac{1}{3}$ , siis loetakse neid kõik Liidust väljalangenuks.

## III. Liidu varad.

§ 9. Varad, mis Liidu ülesannete teostamiseks tarvitatakse, kogunevad:

- liigete ühekordsest sisseastumise maksust;
- iga-aastastest liikmemaksudest;
- Liidu ülesannete teostamiseks Liidu

nõukogu poolt määratavatest erimak-  
sudest;

- e) Liidu ettevõtete ja asutuste sisse-  
tulekutest;
- f) Liidu varanduste ja kapitalide sisse-  
tulekutest;
- g) toetustest, annetustest ja pärandus-  
test.

Märkus: Käesoleva § p. b ettenäht-  
tud iga-aastane liikmemaks määratakse  
kindlaks kokkukõlas elanikkude arwuga  
omavalitsuste piirkonnas.

#### IV. Liidu organid.

§ 10. Liidu organideks on: Liidu nõu-  
kogu, juhatus, revisjoni komisjon ja muud  
täidesaatvad organid Liidu nõukogu va-  
likul.

##### A. Liidu nõukogu.

§ 11. Eesti Maaomavalitsuste Liidu  
tegevust juhib Liidu nõukogu, mis koos-  
neb maavalitsuste liigete hulgast viimaste  
volituste kestvuse ajaks valitud isikutest  
igast maast

kuni 50.000 elanikuga	1 esitaja
50.000—100.000 elanikuga	2 esitajat
üle 100.000 elanikuga	3 „

ja Liidu liigeteks astunud valdade esitaja-  
test, iga maa kohta niisama palju esita-  
jaid kui selle maavalitsusel, kes valitud § 7  
ettenähtud korras selle maa vallavalitsuste  
liigete hulgast nende volituste kestvuse  
ajaks.

§ 12. Liidu nõukogu kutsutakse vähe-  
malt üks kord aastas kokku.

Liidu nõukogu koosolekud on otsusevõi-  
melised kokkutulnud esitajate arvu peale  
vaatamata, kui tema § 13 ettenähtud kor-  
ras on kokkukutsutud.

§ 13. Kutsed Liidu nõukogu koosole-  
kutele ühes päewakorraga koosoleku aja  
ja koha nimetusega saadab juhatus nõu-  
kogu liigetele vähemalt üks nädal enne  
koosolekut kätte.

§ 14. Liidu nõukogu võimkonda kuu-  
lub § 1 tähendatud ülesannete teostamine  
ja eriti:

- a) Eesti maaomavalitsuste elusse puu-  
tuvate küsimuste arutamine;
- b) Liidu põhikirja muutmine;
- d) Liidu juhatuse ja revisjoni komis-  
joni liigete valimine;
- e) Liidu juhatuse liigetele tasu määra-  
mine;
- f) Liidu aasta-aruannete ja eelarve kin-  
nitamine ja tegevuskava kokkusead-  
mine;
- g) maksude (§ 9 p. a, b ja d) määra-  
mine;

h) liikumata varanduse omandamine  
Liidule, selle pantimine ja võõranda-  
mine;

- i) kodukorra kinnitamine Liidu juha-  
tusele, revisjoni komisjonile ja muu-  
dele Liidu asutustele ja ettevõtetele;
- j) küsimuste arutamine, mis üksikute  
liigete või juhatuse poolt ettepan-  
nakse, ja

k) Liidu tegevuse lõpetamine.

§ 15. Liidu nõukogu otsustab kõik kü-  
simused liht häälteenamusega, väljaarva-  
tud § 14 pp. b, h ja k, mille otsustamiseks  
 $\frac{2}{3}$  häälteenamust nõutakse.

Liidu asjaajamise kord määratakse Liid-  
u nõukogu poolt vastuvõetud kodukorras.

##### B. Liidu juhatus.

§ 16. Liidu täidesaatvaks organiks  
on Liidu nõukogu poolt enda volituste kest-  
vuse ajaks Liidu nõukogu liigete hulgast  
valitud vähemalt kolmeliikmeline juhatus,  
kes ametid omavahel ära jagab.

Märkus: Juhatus liigeteks võib vä-  
hemalt  $\frac{2}{3}$  Liidu nõukogu koosolevate lii-  
gete häälteenamusega ka isikuid valida,  
kes Liidu nõukogu liikmed ei ole.

§ 17. Liidu juhatus on Liidu seadusli-  
seks esitajaks. Tema valmistab ettepane-  
kud Liidu nõukogule, kogub Liidu tegevus-  
es tarvilikka teateid, täidab Liidu nõu-  
kogu otsuseid, ajab Liidu jooksvaid asju,  
palkab tarvilikka töajõudusid jne., oma  
tegevuses Liidu nõukogu poolt kinnitatud  
eelarvet ja tegevusala aluseks võttes.

§ 18. Liidu juhatuse koosolekud pee-  
takse tarvidust mööda. Otsused teeb Liidu  
juhatus liht häälteenamusega. Kui hääled  
pooleks lähevad, loetakse see küsimus ta-  
gasilükatuks. Juhatus koosolek on otsuse-  
võimeline, kui kokku on tulnud vähemalt  
pooled tema liigetest, nende seas ka esi-  
mees või selle asetäitja.

##### D. Revisjoni komisjon.

§ 19. Liidu asjaajamist ja arvepida-  
mist, kui ka tema tegevust revideerib Liidu  
nõukogu poolt ühe aasta peale valitud vä-  
hemalt kolmeliikmeline revisjoni komisjon.

##### V. Liidu aruandmise kord.

§ 20. Liidu tegevusaasta langeb ühte  
kalendriaastaga.

Liidu arvepidamise ja aruandmise kord  
määratakse kindlaks Liidu kodukorras.

##### VI. Liidu tegevuse lõpetamine.

§ 21. Liidu tegevus lõpeb:

- a) kui Liidu nõukogu seda  $\frac{2}{3}$  häälte-  
enamusega otsustab, või

b) kui Liidust osavõtjate maade arv alla kolme langeb.

§ 22. Liidu tegevuse lõpetamise korral valib Liidu nõukogu vähemalt kolmeliikmelise likvideerimise komisjoni ja määrab kindlaks likvideerimise korra. Likvidaatõrite valimisega lõpevad juhatuse volitused. Likvidaatõrid kutsuvad välja kas kutsetähtedega, või kuulutustega Liidu võlauskjad, võtavad tarvitusele abinõud Liidu võlgade täieliseks selgitamiseks ja tasumiseks, realiseerivad Liidu varandused,

teevad kokkuleppeid ja lepinguid kõrvaliste isikutega ja asutustega Liidu poolt määratud piirides.

Likvideerimise ajal ei kaota käesoleva põhikirja määrused Liidu nõukogu asjus oma jõudu.

§ 23. Liidu lõpetamise korral antakse tema kirjakogu hoiule Harju maavalitsuse arhiivi.

Ülejäänud varanduse kohta teeb otsuse Liidu nõukogu, mida täidavad likvidaatõrid.

## Omavalitsustegelased.

### Vallasekretär Hendrik Ilves ametist lahkumas.

Kui tähelepanelikumalt jälgida ajakirjandust, siis näeme, et meie avalikkudest tegelastest üksaaval tõmbub tagasi omalt kutsealalt teiste hulgas, loomulikult, ka vallaomavalitsuste veteraane. Üks viimastest on Vana-Võidu vallasekretär Hendrik Ilves, kes 8. märts. s. a. kitsamas tuttavate ringis pühitses oma 60-dat sünnipäeva ja 1. maist halva tervise tõttu pensionile asub. Uue sekretäri valimine on 22. aprillil s. a. Oma otsekoheste ülesannete kõrval, mida I. ustavalt täitnud ümmarguselt 35 a., on tal aega ja tahtmist jätkunud ka kohalistes seltsides kaasa tõmbamiseks, eriti näitelaval, kus edukalt maa-

mehe osades esinenud. I. energia küllusest annab parema tunnistuse asjaolu, et ta omal ajal kadunud ühistegelaset Namsingilt nii palju ingliskeelt suutis ära õpida, et seda iseseisvalt võib tõlkida. Samuti kui vene aegne ülemus, kes tublile töömehele hoolsuse eest, muu seas, hõbe auraha annetanud, on I. teeneid vääriliselt hinnanud ka vallavolikogu, kes oma viimasel koosolekul, 25. märts. s. a., otsustas kinkida lahkuvale ametnikule tänutäheks kauaaegse (28 a.) eeskujuliku teenistuse eest 250 kr. kulduuri ühes ketiga. — Soovime väsinud võitlejale, kelle lipukirjaks olnud: „per aspera ad astra“, s. o. „raskuste kaudu tähtede poole“, helgeid päevi puhkusel. Nemo.

## E. Maaomaval. Liidu ja omavalitsuste tegevus.

### E. Maaomavalitsuste Liidu juhatus

tuleb uues koosseisus esimest korda kokku 12. aprillil.

### Määruste kava läbivaatamine teede asjus.

Enne ja peale pühi olid pea iga päev Teedeministeeriumis maanteede asjus väljatöötatud määruste kavade läbivaatamine, millistest koosolekutest E. M. Liidu esindajad osa võtsid.

### Maavalitsuste raamatupidamise kodukorra

kava täendamise kallal töötasid E. M. Liidu kutsel eriteadlased 4. ja 5. aprillil.

### Maksvuseta väärtpaberid kõrvaldatakse arveraamatuist.

Nagu teada, seisavad suuremas osas vallavalitsuse arvepidamise raamatuis ja varanduse seisus veneaegsed väärtpaberid mitmesuguste kapitalide näol, missugused

kapitalid sisuliselt on kaotanud oma väärtuse. Seega nad asjatult koormasid vallavalitsuste varandusseisu ja kunstlikult suurendasid seda. Uue raamatupidamise viisi juures tekitas seesuguste kapitalide arvestamine asjatut tööd, mispärast mitmel pool vallavolikogud hakkasid nimetatud väärtpabereid kõrvaldama arvepidamisest, otsustades neid panna hoiule arhiivi või rahakappi.

Kuna seadused kapitalide kohta on maksivad, pööras Harju Maavalitsus Siseministeeriumi poole järeloküsimusega, kas on lubatav kapitalide arvelt kustutamine ja missugune on selles Ministeeriumi seisukoht. Sellele järeloküsimusele Siseministeeriumi kirjaga 22. märtsist 1929 a. Nr. 1090 teatas, et **tema peab soovitavaks maksvusetuks muutunud veneaegiste**



väärtpaberite arvelt kustutamise ja alalhoidmise omavalitsuse rahakapis või arhiivis erinimekirja juures.

Harju Maavalitsus soovitas Harjumaa vallavalitsustele mainitud väärtpaberid hoida rahakapis, kuna vallavalitsustel pole arhiivinõuetele vastavaid tuldkartmatuid ruume.

## Harju maavolikogu koosolek 18. ja 19. märtsil 1929.

Päevakorras on 24 asja, millistest tähtsamaid on:

**Trahterimaksu vastulausete läbivaatamine** ja kustutamine trahteriärade maksusead. muutmise tõttu. Maavolikogult oli maksu määratud kogusummas kr. 17.343, millist vähendati vastulausete ja kustutamise läbi kr. 11.283 peale.

### Riigikassast avansi võtmine

tulumaksu ja äritunnistuste maksu arvel otsustatakse maavalitsuselt ettepanud kujul, nimelt kr. 100.000 suuruses.

### Lisa-eelarve 1928/29 a. põhieelarve täienduseks

võetakse vastu kr. 66.088 suuruses, millest läheb tervishoiuks kr. 3575, lahtiseks hoolekandeks kr. 1136, põllumajanduslisteks kuludeks kr. 1000 ja teede ja sildade ehitamiseks kr. 60.377. Tulud saadakse Teedeministeeriumilt ja Maavalitsuse tagavararakapitalist.

### Maavalitsuse kinnisvarad hinnatakse ümber

senise kr. 30.000 pealt kr. 100.000 peale. Kinnisvarana on maavalitsuse majad S. Roosikrantsi t. 12.

### Laitse ja Riisipere valdade piirid

muudetakse kolme küla ja ühe asunduse vahetamisega ühest vallast teise külge.

### Maavalitsuse 1929/30 a. eelarve vastu võtmine

tekitab pikemaid vaielusi. Tuludes annab selleks põhjust laadamaksu ja maavalitsuse summade hoidmise küsimus. Ühelt poolt peetakse tarvilikuks jätta välja laadamaks ja see anda valdadele tervelt, kuid maavalitsuse ettepanek võetakse siiski vastu, kuna see summa pole suur ja vallad saavad niikuinii omale rohkem, kui näeb ette seadus. Kulude osas vähendatakse arstiabi krediiti. Mõned maavolinikud avaldavad soovi arstiabi andmist vähendada maavalitsuse ametnikkudele, mis aga ei

lähe läbi, sest seaduse järgi peab maavalitsus andma arstiabi õpetajatele täiel määral ja arstiabi saavad ka vallasekretärid ja nende perekonnad. Arstiabi vähendamine 15—20 ametnikule ei oleks otstarbekohane.

Peale vaielusi ja üksikute krediitide vähendamist ning mõnede suurendamist võetakse eelarve vastu maavalitsuselt esitatud kr. 641.846 suuruses. Eelarve näeb ette tulusid järgmiselt: toetussummad riigilt kr. 374.193, tagasisaadavad kulud kr. 13.516 ja maavalitsuse oma tulud kr. 254.137. Eelarve on seatud kokku ilma laenuta ja puudujärgita.

### Saku majapidamiskooli hoonete ehitamiseks

võetakse vastu erakorraline eelarve kr. 8884 suuruses, millise katteks loodetakse saada põllutöömin. laenu kr. 6296, kuna ülejääv osa kaetakse maavalitsuse tagavararakapitalist.

### Sundmäärusi

võetakse vastu ja pannakse maksma kolm: 1) tuleõnnetuste vastu võitlemiseks, 2) kauplemise aja ja korra kohta ja 3) kauplemise aja, korra ja sisseseadete kohta trahteriärades.

**Teedekapitali heaks maksustamise kava**  
võetakse vastu maavalitsuselt ettepanud kujul. Kava järgi Harjumaa teede korrashoid aastaks maksaks: I kl. 370.357 kr., II kl. 452.596 kr. ja III kl. 348.129 kr.; ühe kilomeetri korrashoid: I kl. teel 594 kr., II kl. teel 451 kr. ja III kl. teel 329 kr. Keskmise kulu 436 kr. kilomeeter ja adrasajandikkude järgi langeb kulu iga sajan-dikule 3,40 krooni.

### Teedevõrgu kava

kinnitatakse maavalitsuse ettepaneku kohaselt. Kava järgi on arvatud teid: I kl. 23 teed, üldpikkusega 623,103 klm. ja II kl. teid 118, üldpikkusega 1004,420 klm.

### Saaremaa maavolikogu 25. märtsi koosoleku otsuseid.

1929/30 aasta eelarve moodustas tähtsama päevakorra punkti. Maavalitsuse poolt esitatud korraline eelarve kr. 521.563,63 ja erakorraline eelarve kr. 90.386,70 peale tasakaalus võeti vastu. Korralises eelarves tehti vaid ühisgümnaasiumi kulude osas väiksemaid kärpimisi ja moodustati neist gümnaasiumi 10-da aastapäeva puhul 300 krooniline toe-



tusraha fond andekamaile õpilasile toetuse andmiseks. Korralise eelarve järele on maavalitsuse tulu-kulu kr. 232.565,63 ja teedekapitali tulu-kulu kr. 288.998. Erakorralises eelarves on ette nähtud Kuresaare tööstuskooli puu- ja rauatöökodade ehitus kr. 50.309,70, Saare lastekodu ruumide laiendamine kr. 30.000,—, Haeska vanadekodu remont kr. 6.577,— ja maa-haigemajale uue Röntgeni aparraadi mu-retsemine kr. 3.500,—, mis kulud loodetakse katta haridus- ja töö-hoolekandeministeeriumide toetusega ja laenuga kr. 25.309,70.

**Loomaarstide jaoskondade piiride muutmise kava** kinnitati maavalitsuse poolt esitatud kujul, mille järele tuleb juurde kaks uut loomaarsti jaoskonda — Sõrve ja Valjala. Uue kava vastuvõtmisega on maakond jaotatud kuueks loomaarsti jaoskonnaks. Ainult ühes, Orissaare, jaoskonnas on praegu loomaarst ametis, teistes jaoskondades tegutsevad loomavelkerid, kes jäävad endiselt ametisse kuni õnnestub loomaarste ametisse saada.

**Ajutine maavalitsuse ja temale alluvate asutiste arvepidamise- ja kassakord** kinnitati ja pannakse 1. aprillist s. a. maksma. Kuna teedekapitali arvepidamiskord on alles lõplikult kindlaks määramata, seepärast võib vastuvõetud arvepidamiskorras teedekapitali arvepidamist käsitavas osas muudatusi ette tulla. Sel juhtumil esitatakse arvepidamise- ja kassakord lõplikul kujul maavolikogule kinnitamiseks edas-

pidi ühes maavolikogu ja maavalitsuse kokukordadega.

**Karja kodumajanduskooli põhikiri ja Haeska vanadekodu kodukord** kinnitati.

**Teedekapitali heaks kinnisvarade maksumistamise kava** kinnitati, mille järele naturaalkohustuse asemele langeb iga maaüksuse (1 rev. rubla) peale teed 32,2 mtr. ja tee korrashoiu kulud ühe jooksva meetri peale on 0,64 kr. ehk ühe maksumisuse peale 20,5 krooni. Kaubandus-tööstustevõtetest tuleb teedekapitali maksu põhi-ärimaksu suuruses (100%).

**Vallasekretäride palga normeerimise küsimus**, mis korduvalt volikogu päevakorras olnud, otsustati seegi kord vallasekretäride kahjuks. Eelmisel koosolekul tühistas maavolikogu vallasekretäride palga alamäärad, jättes 1. aprillist s. a. vallasekretäridele ja nende abidele palga määramise vallavolikogude otsustada. Vallasekretäride seltsi Saaremaa osakond esines selle vastu protestiga Siseministeeriumile ja viimane tegi maavalitsusele ülesandeks, küsimus maavolikogule uuesti otsustamiseks anda ja panna ette eelmine otsus tühistada ja vallasekretäride palga alamäärad maksma jätta. Volikogu hääle-enamusega otsustas oma eelmise otsuse juurde jääda.

### Uus vallasekretär.

Uueks Hellamaa valla sekretäriks valiti 25. märtsil endine Sangaste vallasekretär Hugo Blumfeldt.

## Küsimused ja vastused

**Küsimus Nr. 19.** Nõdramoistustliseks tunnistamise tagajärjetaks jätmise järeldustest.

Palun teatada, kas kohtule esitud palve ainult nõdrameelseks tunnistamise asjas, selle kohtu poolt järeldusetaks jäämise puhul, saab palve esildajat isikut ehk asutust vastutusele võtta palves tähendud isiku poolt. T. vallasekretär,

**Vastus:**

Palve rahuldamata jätmise tagajärjed on ette nähtud Tsiviilkohtupidamise seaduse § 1925. Selle § järgi pannakse muu seas asja toimetuse (иждержки производства) kulud eraisiku peale, kui kohus leiab, et see isik on asja alustanud pahatahtlikult (недобросовѣстно). Sellest tuleks järeldada, et muud vastutust tähendatud isik ei kannu.

**Küsimus Nr. 20.** Kalameeste laenu kohta.

Määrus krediidi tarvitamise kohta laenu and-

miseks kalameestele § 4 näeb ette, et laenusaja nõutakse kohaliku omavalitsuse tõendust, et tema kalamees on.

Vallavalitsuse poole aga pööravad sageli isikud, kes endid elatavad põllumajandusest ja seal kõrval väiksel määral kala püüvad, ehk alles soovivad kalapüügi riistu soetada.

Palun seletada, kellele võib tähendatud määruse järele tõendus väljaantud saada, kalameeste laenu saamiseks. U. vallavalitsus.

**Vastus:**

Tähendatud määruse (kalameeste riiklikust laenufondist laenude väljaandmise, nõuetavate kindlustuste, laenu pealt võetava protsendi määra ja laenu tähtaegade kohta, „R. T.“ Nr. 58 — 1926) § 4 järgi, nõutakse laenusajalt kohalike omavalitsuse asutuse tõendust, et tema kalamees on. Sellest järgneb, et laenusajateks võivad esineda ainult isikut, kes end elatavad kalapüügist, ja nende ühisused.