ehitatud tänavad on sõidukorras ja suudavad loodetud määral oma ülesannet korralikult täita.

Et munakividega sillutatud tänavad pikema aja vältel kohati olid seisnud parandamata ja ajajooksul muutunud auklikeks, siis otsustati neid laiemas ulatuses parandamisele võtta, mis ka teostati. Aasta kestel suudeti ümbersillutamise teel korda seada 27 337,50 m² muna- ja parkettkivi-sillutist, mis tuleb lugeda küllaldaseks, arvestades selleks määratud eelarvelisi krediite.

Tänavate sõiduteekatete tüüpidest on Tartus tarvitatud seni harilikku kruusateed (linna äärtel), alusega kruusateed, kergetüübilisi killustik-katteid (ilma sideaineta — vesimakadamina, bituumeniga, pealispinnatud makadamina); munakivi alusel bimakkatet, asfaltbetoonist katteid, mis ehitatud topeka ja konkreedi koostises ja viisil, parkettkivi-sillutist, klompkivi-sillutist ja kõige enam munakivisillutist.

1935. a. lõpuks oli Tartu linnas bituumenteid järgmises ulatuses:

2.	„ katet turuplatsil	3 078 j. m	16 013,25 m²
3.	Bimaksõiduteid	... „	1 443,20 „
4.	Bituumendatud maanteid	677 „	3 415,80 „
5.	„ tänavaid	5 180 „	25 810,00 „
6.	„ tänavaid Tähtvere linnaosas	1 000 „	5 600,00 „
7.	Kõnniteid asfaltbetoonist ja bimakist . .	854 „	5 287,00 „
8.	„ turuplatsidel	6 598 „	14 082,25 „
9.	Bituumendatud kõnniteid	1 074 „	3 649,50 „
1.	Asfaltbetoon-sõiduteid	1 030 „	2 195,00 „

Üksikasjalised andmed on toodud järgnevais tabeleis, kus on ka üksikasjaliselt märgitud nende ehitusviis ja hilisem paranduskäik (vt. tab. 2 ja 3). Nagu neist andmeist selgub, on üksikud bituumenteed nõudnud peaaegu iga-aastast remonti, mis on olnud õige kulunõudev ja tülikas.

Paratamatult tõusis küsimus, kas pole siin mitte eksitud ehitustüübi valikul, kas vahest ehitusmaterjal polnud halb või töö läbiviimine puudulik. Hilisemad uurimused ja kogemused on selgitanud mõndagi. Teatavasti alustati meil bitumeen- ja asfaltteede ehitamist ilma igasuguste kogemusteta ja välismaa materjaliga, tarvitades mitmesuguseid asfaldiliike, peamiselt küll „Mexfalt'i" ja „Spramex'it". Hiljem astus välismaa asfaldi asemele kodumaa põlevkivi-asfalt ehk „Estobituumen", mida hiljem on nimetatudki juba estoasfaldiks.

Uute ehitusviiside ning uue ehitusmaterjali käsitamisel olid eksimised paratamatud ja nagu on selgunud, ei olnud alguses ka ehitus-

Tartu IV, lk. 108