materjal ilma puudusteta. Ehitusmaterjali omaduste parandamisel ja täiendamisel töötatakse veel praegugi. Täieline selgusetus puudus alguses ka selles, milline on kõige kohasem alus bituumenteedele, nii aluse ehituse kui ka tee muldkeha suhtes. Eriti eksiti aga selles, et sageli ei osatud valida vastavalt tee koormatusele õiget katte ehitustüüpi, s. o. kohale, kus liiklemise iseloom ja tihedus ning tee koormatus nõudis kallihinnalist ja tugevamat katet, ehitati odavam ja kergematüübilisem kate. Viimane aga sellisel juhul ei suuda tee koormatusele vastu panna, laguneb õige ruttu ja läheb lõppeks sageda ja kuluka remondi tõttu kallimaks kui kohe esialgselt valitud kallimahinnaline kattetüüp, rääkimata tülist, mis tekib remontide puhul nii liiklemise takistuste kui tööjõu ja aja kaotuse näol. Sääraste näidetena püsivad Tartus praegugi pealispinnatud makadamteeosad Narva ja osalt ka Petseri maanteel.

Faktoreid, millest olenevad asfaltkatte vastupidavus ja korrashoiu kulude suurus, s. o. tema headus ja majanduslik külg, on mitmeid, milledest tähtsamatena võib nimetada:

1. Teekattele mõjuv liiklemise koormatus ja selle iseloom.
2. Katte ehitusviis ja sellest sõltuv vastupidavus nii koormatusele kui ka ilmastiku mõjudele.
3. Tarvitatavate materjalide ja töö headus.
4. Tee aluskeha ja tema omadused.
5. Teekatte asend.
6. Katte jooksev korrashoid [1]).

Arvestamata sanitaar-hügieenilisi nõudeid, on seega iga uue teekatte tüübi valikul mõõtuandvamaiks tegureiks: a) teekatte hind ja b) liiklemistingimused.

Et uue teekatte tüübi valik sünniks kõigiti otstarbekohaselt ja tee ehitaja huvides, tuleb iga kord mõlemaid eelnimetatud tegureid suurima hoolega kaaluda.

Ehitades väikese liiklemisega teele keskmise või isegi raske liiklemise jaoks määratud teekatte, investeerime tee ehitusse palju suurema summa, kui seda nõuab tee koormatus ning liiklemise mugavus, ja meie ei talita majanduslikult õieti, millele on juhitud tähelepanu eespool. Mitu korda ühe kilomeetri kerge liiklemisega tee katte ehituskulu on väiksem ühe kilomeetri keskmise või raske liiklemise jaoks vastava teetüübi ehitushinnast, setu korda rohkem kilomeetreid võime kerge liiklemise jaoks määratud teedele ehitada kergele liiklemisele vastavaid tee-

[1]) Vt. ins. A. Tossi referaat — Teedeehituse Uurimise Seltsi teadaanded 1.

Tartu IV, lk. 109