

Při hlavním štěrkování nesmí však býti rozvržena celá zásoba štěrku najednou, nýbrž musí se ponechati jistá zásoba pro nahodilé potřeby, t. j. k rychlému odstranění náhle se vyskytнувších škod. K těmto zásobám musí vzat býti jen štěrk jemně tlučený.

Obyčejně nutno do zásoby ponechati 10% celoroční dotace štěrku a kromě toho na každý kilometr 1—5 m³ písku.

Jak se samo sebou rozumí, platí i pro rozestření zásoby štěrkové zásada, že musí býti vozovka náležitě vlhká, po případě, že jest nutno umělým způsobem ji kropiti.

Za tím účelem, aby se vynutilo na cestari štěrkování v plochách na způsob šachovnice střídavě umístěných a k vůli tomu, aby se znemožnilo štěrkování ve větších plochách najednou, nařizuje se, že cestař nesmí nikdy všechen štěrk najednou na vozovku rozestříti, nýbrž, že smí při hlavním štěrkování nejprve nanejvýš na každou druhou hranoli sáhnouti. Teprv až na tento způsob byl celou trať přešel, smí dle potřeby tímže směrem začíti znova a pro další štěrkování použití zůstalých hranol štěrku. Štěrkování samo musí se v obou případech dít v plochách střídavě umístěných.

Jak se samo sebou rozumí, jest vykládání výhybných kamenů nutným při udržování okresních silnic I. a II. třídy vždy, bez ohledu na to, jsou-li udržovány dle systému opravného nebo krycího, poněvadž jedině tímto opatřením lze docíliti stejnoměrného opotřebení krycí vrstvy vozovky a zamezení tvoření se různých prohlubin nebo dokonce kolejí.

Vykládání kamenů při spádu silnic přes 6% není více třeba. Kdyby se následkem nedbalosti vyskytly koleje v jízdní dráze (vozovce), pak bylo by nutno je ihned srovnati, ježto by se čím dále tím více zvětšovaly. Toto děje se dle potřeby a stupně vlhkosti štěrkem, který se na jízdné dráze nespojen nachází, po případě užívá se k tomu štěrku ze zásob. Toto zaštěrkování nutno porovnatí a upěchovati.

Před počátkem mrazů nutno kraje kolejí rozkopati, ježto by to později velmi obtížným bylo; vůbec budiž toho dbáno, aby dříve než nastanou mrazy, byla vozovka řádně srovnána.

Nastaly-li však mrazy ještě během štěrkování, pak nutno kraje kolejí zarovnatí rozkopáním jich pomocí krumpáčů, železných sochorů a kladiv a tím docíliti žádoucí rovnosti vozovky.

Větší jamky nutno ostrohranně vykopatí, ostrými košťaty nebo kartáči vyméstí, štěrkem vyplniti, zatlouci a drolinou nebo pískem pokrýti.

Je-li na některé trati takových oprav větší počet a o větších plochách, pak možno je převálcovati. Na menší a jednotlivě se vyskytující plochy stačí železná pěchovadla.