

Je-li vozovka z pevného materiálu a dobře spojena, opotřebí se povrch její jen obroušením, z čehož plyne, že vozovka způsobem krycím udržovaná déle vydrží než při způsobu opravném.

Největším nepřítelem každé silnice jest voda, pokud se jí poskytuje příležitost účinkovati trvale na těleso silniční. Z té příčiny jest nutno, aby nebyly bankety výše položeny než vozovka, ba naopak, aby vykazovaly spád 5—6% směrem k příkopům.

Zemité částky, které se ze sousedních polí nebo vedlejších cest na silnici dovlekou, buďte ihned pečlivě odstraněny, aniž by při tom byl povrch silnice zbytečně poškrabán. K vůli zamezení takového znečišťování silnic odporučuje se, aby podobné příjezdy byly na délku asi 50 m na způsob silnic upraveny, což by se státi muselo na náklad silničního fondu.

Které z těchto příjezdů zmíněným způsobem upraveny býti mají, ustanovují orgánové zemského výboru.

Další udržování těchto příjezdů musely by převzítí dotyčné obce, po případě velkostatky, potažmo průmyslové závody (cukrovary).

§ 38.

c) Přejít v udržování dle způsobu opravného na způsob krycí.

Udržování okresních silnic dle systému krycího zavádí se všeobecně za povinné a budiž již při zdelání rozpočtu na rok 1908 na to vzat příslušný zřetel.

Má-li se při jisté trati přejít z udržování způsobem opravným na způsob krycí — ať se to má státi proto, že prvý způsob neodpovídá vůbec požadavkům vozby nebo že jeví se toho potřeba se stanoviska finančního — pak musí s tím býti počítáno, že nová úprava vozovky pro systém krycí vyžaduje původně značně většího zřizovacího nákladu a že ve většině případů musí se přejít ze systému opravného na krycí bez jakéhokoli zvýšení dotace na šterk.

Úvaha tato vede k důsledku, že zmíněný přechod nesmí se z ohledů finančních provéstí najednou, nýbrž ponenáhlu během několika let.

V takovém případě nutno sestaviti si hotový plán pro udržování, dle něhož každoročně jen určité tratě mají býti udržovány dle způsobu krycího; ostatní pak tratě neobdrží po několik roků vůbec žádného šterku, vyjma nepatrného množství potřebného k vyplnění nahodivších se nerovností.

Během této doby musí činnost pohrabáčova (cestařova) na těchto tratích jeviti se ve snaze směřující k tomu, aby se vozovka stejnoměrně opotřebovala, aby se netvořily koleje, k čemuž musí pilně používati výhybných kamenů; dále musí k tomu hleděti, aby byla vozovka vždy suchou, čímž se mu zajisté podaří udržeti vozovku v stavu slušném bez značnější potřeby šterku.