

Abb. 28. Ansicht gegen Südosten der Baustelle des neuen Docks in Venedig; südlicher Teil.

ergab, die bei dem Aufbau der oberen Schicht überdeckt und ausbetoniert wurde. Hierbei muss freilich mit besonderer Vorsicht und Sorgfalt vorgegangen werden und es darf namentlich der Beton nur nach peinlicher vorheriger Reinigung der Sohle eingebracht werden.

grossen Abmessungen zu dem Ende nicht dienen konnten. Die obersten Teile der Seitenmauern wurden endlich aus Betonblöcken erstellt, die in freier Luft ausgeführt und mit Kranenschiffen versetzt wurden. Nachdem der Eingang zum Dock provisorisch verschlossen war, erfolgte die

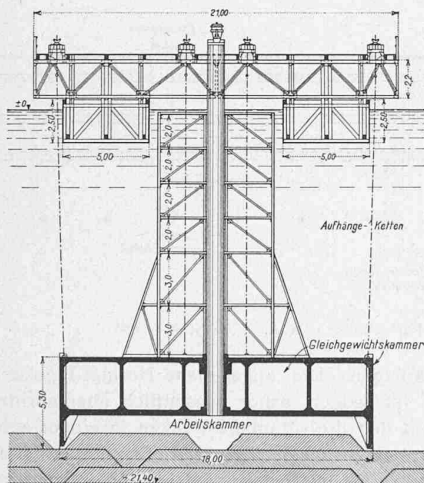


Abb. 25. Querschnitt des beweglichen Caisson von 18×30 m.

Mit Rücksicht auf die grosse Oberfläche, über die der von Betonmaschinen erzeugte Beton den Luftschieusen zur Verwendung in Druckluft zugeführt werden musste, wurde jeder Betoncaisson von einer verschiebbaren, besonders Kabelbahn bedient, deren Spannweite 180 m betrug. Endlich wurden spezielle Luftschieusen gebaut, um die Betoneinfüllung direkt von der Kabelbahn aus besorgen zu können. Alle diese Massnahmen haben es möglich gemacht, 200 m³ Beton in 20 Arbeitsstunden in einen Caisson einzubringen und zu verwenden.

Nachdem die Ausführung der Sohle mit diesen Hilfsmitteln durchgeführt war, erfolgte die Ausführung der Seitenmauern mittels kleinerer Taucherglocken aus Eisen, da die beschriebenen Betonglocken mit Rücksicht auf ihre

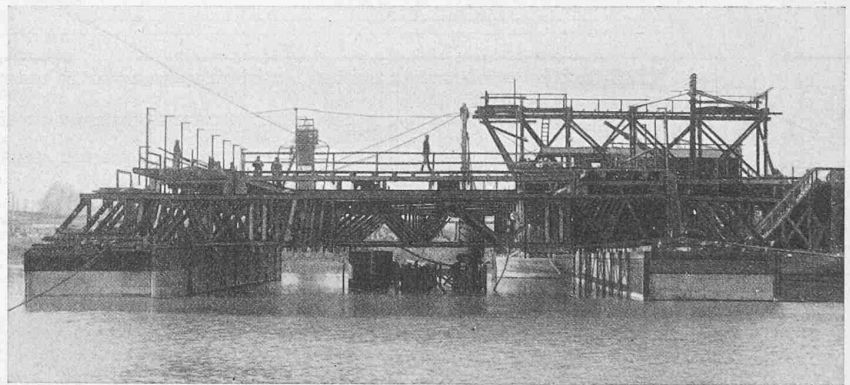


Abb. 26. Schwimmgerüst des beweglichen Caisson.

Trockenlegung; sie ergab ein so überraschend günstiges Resultat, wie es kaum erhofft worden war und bewies sowohl die Zweckmässigkeit der befolgten Methode, als die Sorgfalt ihrer Durchführung. Im ganzen waren hier mit mittlerer Tiefe von 13 m 140000 m³ Beton in die Sohle und weitere 40000 m³ im Aufbau einzubringen. Die Auskleidung des Docks mit Granitblöcken erfolgt nachträglich in freier Luft (Abb. 23, links).

Die Werkstätten-Organisation der Ford'schen Automobilfabrik.

Eine Arbeitsmethode, die noch das strengst durchgeführte Taylor-System übertrifft, ist in den Werkstätten in Highland-Park, bei Detroit, Michigan, der im Jahre 1902 gegründeten Ford Motor Company nach und nach entwickelt worden. Die betreffenden Werkstätten, deren erster Bau an jenem Ort aus dem Jahre 1908