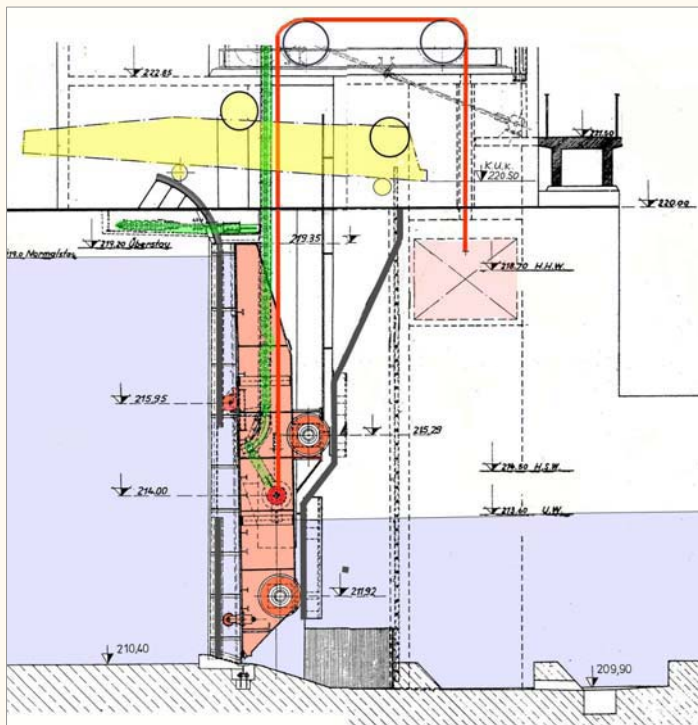
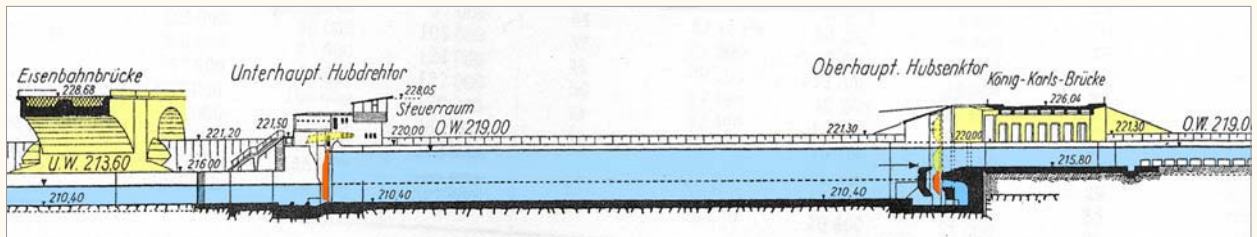
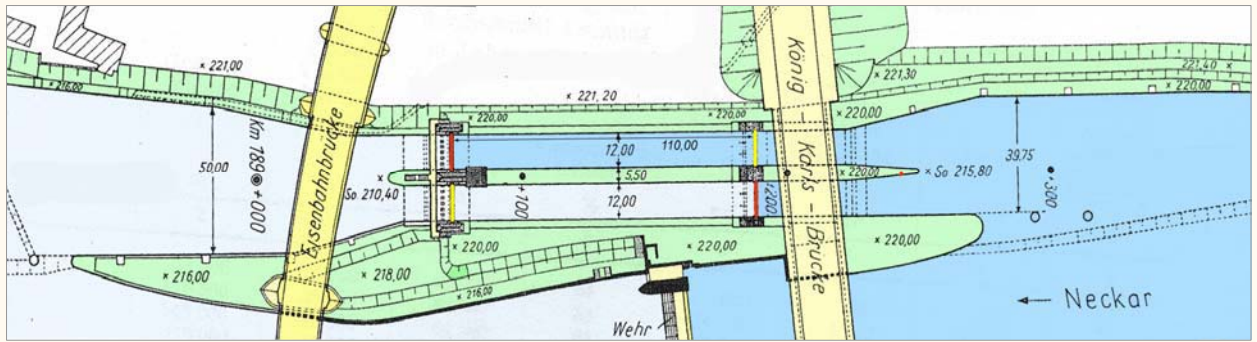
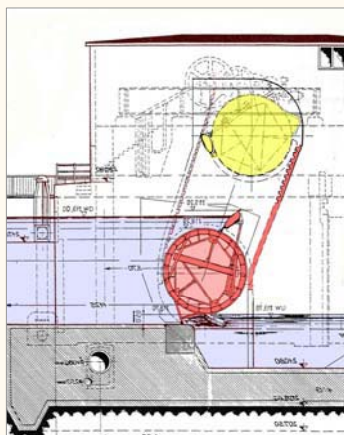


19-22 Staustufe Stuttgart-Bad Cannstatt



Hubdrehlor als Untertor



Walzenweh mit Aufsatzklappe

Die Staustufe Cannstatt wurde in zwei Bauperioden gebaut, und zwar das Wehr und das Kraftwerk 1927 – 1930 und die Doppelschleuse 1955 – 1958. Dies spiegelt sich auch in den Bauweisen wider.

Das Wehr, wie auch die zeitgleich errichteten Wehre am unteren Neckar, wurde als **Walzenweh** mit zwei Feldern von je 38 m Breite und 5,60 m Verschlusshöhe errichtet. Die rechte Walze hat eine Aufsatzklappe zur Feinregulierung. Die Wehrverschlüsse sind in genieteter Fachwerkkonstruktion ausgeführt.

Die **Schleuse** liegt im Bereich enger Besiedlung, zweier Brücken und der Cannstatter Mineralwasserquellen. All dies stellte den Bau vor schwierige Probleme. Mit Rücksicht auf die Quellen wurde die Doppelschleuse zwischen die König-Karl-Brücke und die Eisenbahnbrücke gelegt. Wegen der Brücken kamen Hubtore mit Schleusentürmen nicht in Betracht.

Als Obertore wurden **Hubsenktore**, wie u.a. auch in Poppenweiler, gebaut (Bild 19-21).

Für die Unterhäupter wurden **Hubdrehlore** gewählt. Da die Länge des Unterhauptes sehr begrenzt war, wurde eine Variante des Hubdrehlores (System Dingler) entworfen. Dabei wird das Tor zunächst senkrecht angehoben und dann über Führungsschienen um fast 90° gedreht. Zum Abschluss der Hubbewegung ist die Stauwand nach Oberwasser bzw. nach unten gerichtet. Das Tor ist über Seile an Gegengewichten aufgehängt. Angetrieben wird das Tor über Gelenkzahnstangen und horizontal angeordnete Elektrohübsylinder (im Bild grün angedeutet).

Die Schleusenverschlüsse sind in genieteter Vollwandkonstruktion ausgeführt.

Die Schleusen sind für den Sparbetrieb als Verbundschleusen eingerichtet (Bild 19-12).