

Bild 1 zeigt eine Zweitaktgroßgasmaschine des ehemaligen Neunkircher Eisenwerks. Ihre Fertigung wurde um 1906 bei der Siegener Maschinenbau A.G. in Angriff genommen. Patentgeber war die Firma Ernst & Berthold Körting in Hannover.

Die heute noch existierende Körtingsche Maschinenfabrik in Hannover war auf dem Gebiet der Strahlpumpen- und Heizungsrohren-Fertigung groß geworden und mit dem Bau kleiner und mittlerer Gasmotoren erfolgreich tätig gewesen, bevor sie sich dann auch auf dem Sektor der Großgasmaschinen versuchte. Die Erfolge stellten sich allerdings hierbei nicht in dem erhofften Maße ein, so dass Ernst Körting diesen Weg nicht weiter beschritt. Nach dem vergeblichen Versuch, mit Viertaktmaschinen besser ins Geschäft zu kommen, schloss er das Kapitel ab und trat als Hersteller von Großgasmaschinen selbst nicht mehr in Erscheinung. Trotzdem verdanken wir ihm und seinem Ingenieur Georg Lieckfeld die Gestaltung der kleinen Motorrad- und Roller-Zweitaktmotoren. Die **Zeichnung 1**, zur Orientierung beigelegt, stellt einen Modellvorgänger der alten Maschine „Fünf“ dar, die als einzige von insgesamt 16 Großgasmaschinen in Neunkirchen erhalten blieb. Die Maschine steht im Alten Gebläsehaus des NE. Dessen Baubeginn ist auf das Jahr 1903 datiert, die Hallenschiffe wurden bis 1912 stufenweise für die Aufnahme von fünf Maschinen aufgebaut und ist ebenfalls denkmalgeschützt.

Jede Gebläsemaschine war mit einem Kolbengebläse gekoppelt, welches den zum Verhüttungsprozess notwendigen Hochofenwind erzeugte — zu sehen im Vordergrund links. Die Maschinen „Drei“ und „Vier“ waren als Viertakter durch die Saarbrücker Maschinenbaufirma Erhardt & Sehmer in Lizenz der Motorenfabrik Deutz aufgestellt worden. Die ersten beiden Großgasmaschinen der Alten Halle waren Zweitaktmotoren, die nach Plänen Ernst Körtings entstanden waren. Die Maschine „Eins“ wurde im Zweiten Weltkrieg beschädigt. Obwohl eine Reparatur möglich gewesen wäre, wurde die kleinste und leistungsschwächste Gebläsemaschine nicht wieder in Betrieb genommen. Den jetzt erforderlichen höheren Winddruck hätte sie nicht mehr erreicht daher wurde sie verschrottet.

- a) **Bild 1** zeigt die Steuerseite der Maschine „Fünf“, wie sie in der Maschinenliste der Hütte genannt wurde, sie ist ein weltweit einmaliger denkmalgeschützter Zweitaktmotor der die deutsche Ingenieurkunst zweier Jahrhunderte dokumentiert. Von hier aus haben sieben Jahrzehnte lang die Maschinenführer immer den ersten Rundgang zu Beginn ihrer Schicht gestartet. Ganz links im Bild der Windzylinder mit den beiden Lastschiebern, die durch eine Lufthydraulik bewegt wurden. In der Bildmitte ist hinter der Schalttafel und der Zündscheibe die Steuerwelle des Zweitaktgasmotors zu erkennen. Die beiden von dort ausgehenden Stangenpaare wurden durch die Nocken der Steuerwelle bewegt, und gaben diese Steuerbewegung an die beiden mächtigen Einlassventile des Großmotors weiter. Im Bildhintergrund ist rechts das große Schwungrad zu sehen, vor dessen Schutzgehäuse das Handrad des Gasschiebers aus dem Boden der Halle ragt. Der Gasschieber ist sozusagen das „Gaspedal“ des großen Motors. Links vom Schwungrad duckt sich die Schutzhaube, unter der sich die große Kurbel der Maschine früher saugend gedreht hat. Die Anordnung der verdeckten Maschinenteile können Sie auf der **Zeichnung 1** verfolgen. Abweichungen in der Darstellung des Vorgängermodells, ebenfalls „**System-Körting**“, sind für das Verständnis unerheblich. Beachten Sie bitte die ungewöhnliche Form und Länge (gleich der erst später entstandenen Gleichstromdampfmaschine) des Zweitakt-Kolbens, welche durch dessen „Steuerungsaufgaben“ in dem doppelt wirkenden Motorenzylinder bestimmt wurden.

Dieter Schmidt