

Dynamobil

1904-06-27 – 72 950

**Dynamobil
1899 – 1909**

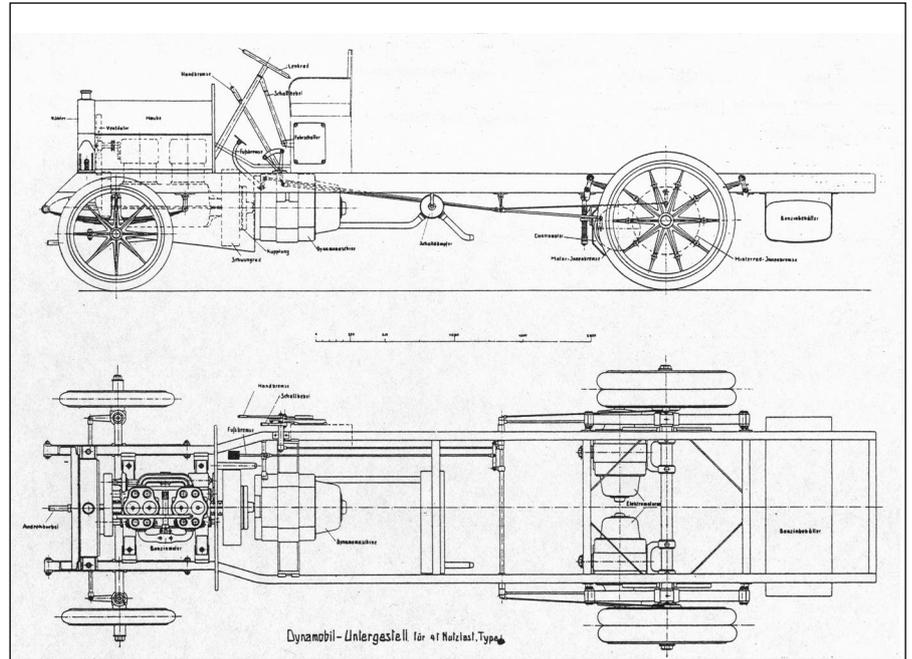
Die E. H. Geist Elektrizitäts-Gesellschaft, Köln am Rhein, Höningerweg 133, wurde 1890 von dem Ingenieur Ernst Heinrich Geist in Köln-Zollstock gegründet und am 28. November 1900 (mit Wirkung zum 1. April 1900) in die Ernst Heinrich Geist, Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, umgewandelt.

Geist gehörte mit zu den Pionieren im deutschen Elektromobilbau. Bereits vor Beginn des 20. Jahrhunderts engagierte er sich gemeinsam mit den Kölner Firmen Heinrich Scheele (> Scheele)

und Gottfried Hagen (> Hagen, Gottfried) für diese Technik. So bot er 1899 auf der Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin elektrische Wagen für Personen und Lasten (ohne nähere Angaben) an. Von der anfangs verwen-

deten Drehschemellenkung ging er rasch zur Achsschenkellenkung über.

Die 1904 erteilte Markenbezeichnung „Dynamobil“ (D.R.P. 198 925) verwies auf eine Besonderheit des benzin-elektrisch betriebenen Geist-Trans-



Dynamobil-Fahrgestell Typ I



Dynamobil Typ I aus dem Jahr 1905

portwagen, nämlich den vielseitig verwendbaren Dynamo, der mit einem Argus-Benzin- bzw. -Benzolmotor (? ccm) gekoppelt war.

1905 lieferte die Geist Electricitäts-Gesellschaft einen Dynamobil-Omnibus nach England. Um die Stückzahlen steigern zu können, erhöhte man das Kapital und bezog 1906 einen Fabrikneubau in Köln-Zollstock, Höningerweg 127. Von etwa 130 Mitarbeiter beschäftigte man den größten Teil im Automobilbau. Zwei Dynamobil-Lkw-Modelle standen zur Auswahl: Type 1 mit unter vier Tonnen, Type 2 (16-PS-

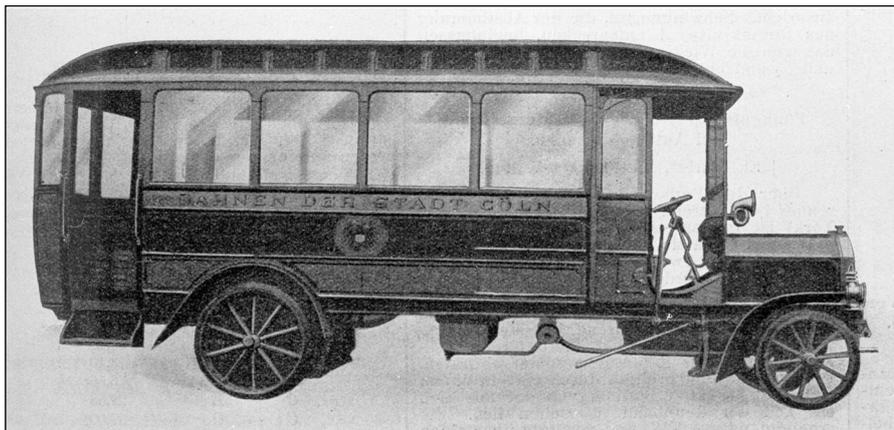
Fafnir-Zweizylindermotor) mit über 4 Tonnen Nutzlast mit elektrischem Vierrad-Antrieb, -Bremsen und -Lenkung.

In der Werbung jener Tage hieß es über das Dynamobil: „Seine Verwendung ist eine äußerst mannigfaltige und kann in Krieg und Frieden große Vorteile bieten. Außer als Transportmittel kann es Verwendung finden zur Lagerbeleuchtung, zur elektrischen Heizung, zum Betriebe elektrischer Kochapparate, zur Beleuchtung von Gebäuden und Baustellen, zum Betriebe von Scheinwerfern, Pumpen, Sägen, Bohr-

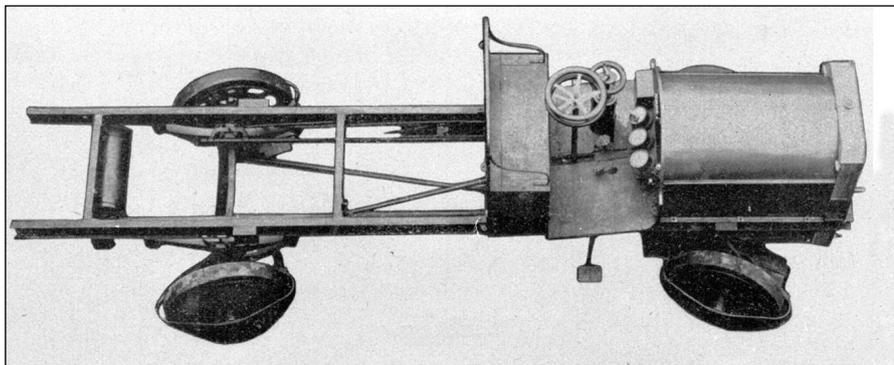
maschinen und sonstige Kraftübertragung und zum Lichtbogenschweißen von Eisenkonstruktionen, zur Herstellung von Wasserstoff zur Knallgas-schweißung und als Universalwagen für die Funkerabteilungen. Wenn auf dem Dynamobil die circa 40 Meter hohe zerlegbare Antenne und die Apparate für die Funktelegraphie untergebracht werden, so kann die Funkerstation an jeder beliebigen Stelle in Betrieb gesetzt werden. Für diese Zwecke ist die Dynamo auch für Wechselstromabgabe und Außen-erregung einzurichten.“

Erfolgreich nahm 1907 ein eineinhalb-Jahre altes 3–4-t-Dynamobil mit Argus-Benzinmotor an der Internationale Lastwagen-Konkurrenz teil und am 20. Dezember 1907 erhielt die Stadt Köln einen Dynamobil-Omnibus. Dieser erste im Kölner Linienverkehr eingesetzte Omnibus war ein Fünftonner mit sechzehn Sitz- und fünf Stehplätzen. Weil er sich im rauen Alltag jedoch nicht bewährte, gab Köln das Dynamobil nach zweijähriger Erprobung an das Herstellerwerk zurück. Der Automobilbau wurde daraufhin eingestellt.

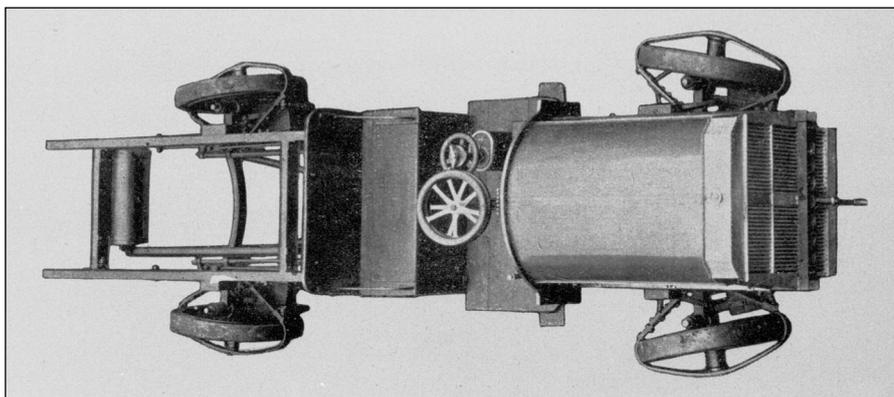
Weitere Verluste in der elektrotechnischen Abteilung bewogen die Aktionäre, am 19. Dezember 1910 die Liquidation der E. H. Geist Electricitäts-Gesellschaft zu beschließen.



Diesen Dynamobil-Omnibus erhielt die Stadt Köln am 20. Dezember 1907 zur Probe.



Dynamobil Typ II mit Allrad-Antrieb und Allrad-Lenkung



Dynamobil Typ II mit Allrad-Antrieb und Allrad-Lenkung