

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 17: Zur 20. Schweizer Mustermesse in Basel

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Kühl-Behälter für verderbliche Lebensmittel. — Ein Kleinhaus aus «Baukoks» in Herliberg. — Die Lenkdrehgestelle des Leichttriebwagens Nr. 787 der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft. — Die Bestreitung von Wärmeprozessen mittels Wärmepumpe. — Mitteilungen: Verbesserung von Lüftungsanlagen. Eisenbetonbau mit Vorspannung nach Freyssinet. Beratungsstelle der E. T. H. für Abwasserreinigung und Trinkwasserver-

sorgung. Hängebrücke über das goldene Tor bei San Francisco. Elektrische Zugförderung in Italien. Vortragszyklus über technische Physik. Internationale Behälter-Bureau. Hochfrequenztagung des SEV. Hauptversammlung des VDI. Schweizer Landesausstellung Zürich 1939. Verbreiterung der Wettsteinbrücke Basel. — Literatur. — Mitteiln. d. Vereine. — S. I. A.-Fachgruppe für Stahl und Eisenbetonbau. — Vortrags-Kalender.

Kühl-Behälter für verderbliche Lebensmittel.

Von Dipl.-Ing. G. KÜHNE, Zürich.

Den ersten Anstoß zur Entwicklung transportabler Kühlanhäger hat der Transport von Milchprodukten auf grosse Entfernungen gegeben. Schon im Jahre 1899 liefen auf den sibirischen Eisenbahnen Kühlwaggonsonderzüge für die Beförderung von Butter. Die Eisbehälter dieser Kühlwagen wurden aus Eislagern beschickt, die in Abständen von 170 km längs der Bahnlinie errichtet waren. Diese Art der Kühlung genügte für Lebensmittel, denen die Feuchtigkeit des abschmelzenden Eises nicht schadete. Der Transport von empfindlicheren Waren wurde erst durch die Trockenluft-Kühlwagen möglich, bei denen eisgekühlte Sole verwendet wurde, die in einem an der Decke des Wagens angebrachten Kühlzylindern mit Hilfe einer von der Wagenachse angetriebenen Umlaufpumpe zirkulierte. Die ersten Versuche mit Kühlzügen mit maschinelner Kälteerzeugung wurden im Jahre 1902 in Russland gemacht. Die Kühlanlage war hierbei in einem besonderen Wagen untergebracht, von dem aus die gekühlte Sohle zu den einzelnen Transportwagen geleitet wurde; der Antrieb des Kompressors erfolgte durch einen Petroleumsmotor.

Der sich mit der Zeit stärker entwickelnde Versand von Obst und Gemüse auf weite Entfernungen brachte neue Fortschritte, und zwar wurde zuerst in den Vereinigten Staaten die Vorkühlung der beladenen Wagen für die weiten Transporte von Kalifornien nach dem Osten angewandt. Dabei wurden bis zu 24 Wagen an eine ortsfeste Luftkühlanlage angeschlossen und bis auf etwa 0°C durchgekühlt. Von Zeit zu Zeit wurde die Luftzufuhr abgesperrt, jedoch die Luft weiter abgesaugt, sodass infolge der Luftverdrängung in den Wagen eine Entgasung der eingelagerten Früchte stattfand.

Mit derart gekühlten Wagen war zwar die Frage des Transportes auf weite Entfernung gelöst, nicht aber die einer zweckmässigen Beförderung der Ware von den Erzeugungsstät-

ten aus zu den Verbrauchsstellen, die z. B. bei frischen Früchten wegen deren leichter Verderblichkeit eine entscheidende Rolle spielt, da durch zu lange Umschlagzeiten und durch das Umladen der raschen Zersetzung der Ware Vorschub geleistet wird und bedeutende finanzielle Verluste entstehen. Der von England ausgegangene Gedanke, besondere für den Strassen- und Bahn-Transport geeignete Kühlbehälter (Container) zu verwenden, wurde in Italien auf Initiative von Senator Dr. Crespi durch die Società Italiana Container Roma (abgekürzt „SICON“) und durch die Schaffung zweckentsprechender transportabler Kühl- und Eiserzeugungsanlagen zum praktischen Erfolg geführt: Die Lebensmittel werden unmittelbar an der Produktionsstätte in leicht transportable Behälter verladen, in denen die Ware zunächst vorgekühlt und dann durch die Beschickung mit eisgefüllten Kühlkästen bis zum Ausladen an der Verbrauchsstätte auf einer zweckentsprechenden Temperatur gehalten wird. Im Folgenden seien die technische Durchbildung und die Ergebnisse dieses Systems kurz dargestellt, das für die Verwertung leicht verderblicher Lebensmittel, namentlich in Ländern der wärmeren Zone, neue Möglichkeiten bietet¹⁾.

Abb. 1 zeigt das Schema eines Transportbehälters der „SICON“ mit den für die Zu- und Abführung der Kühlluft angeschlossenen Rohrleitungen. Die Luft strömt beispielsweise in der Pfeilrichtung von der linken Leitung aus in den Behälter, zwischen den Verteilungsblechen hindurch, ohne die Ware direkt zu berühren, und verlässt den Behälter durch die rechte Leitung. Zum bequemen Anschluss der Luftleitungen sind Stoffbälge zwischengeschaltet. Die über diesen angedeuteten Regulierklappen dienen zur Regelung der Luftzirkulation; die Temperatur wird durch Thermometer an den Rohrstutzen kontrolliert. Unter der gewölbten Decke des Behälters sind die bereits erwähnten Eiskästen angebracht. Die Beschickung mit Ware erfolgt durch die links angedeutete Türöffnung.

Die Transportbehälter sind auf hohe Füsse gestellt, damit die Transportkarren bequem untergeschoben werden können. An den vier Eckpfosten sind Haken und Oesen zum Befestigen von Seilschlaufen beim Anheben, sowie zum Verankern auf den Bahnwagen angebracht. Das Verladen auf die Bahnwagen oder das Abladen auf die

¹⁾ Vergl. G. Cattaneo: „Mitteilungen aus dem Gebiete der Kälte-Technik“, Z. VDI, 1913, Nr. 9; G. Forte und D. Palmieri: „Prime esperienze sulle casse mobili refrigeranti destinate al trasporto di derrate deperibili in Italia“, Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane, Januar 1934; D. Mettler: „Neue Wege für den Transport verderblicher Lebensmittel“, Escher-Wyss Mitteilungen, 1935, Nr. 1.

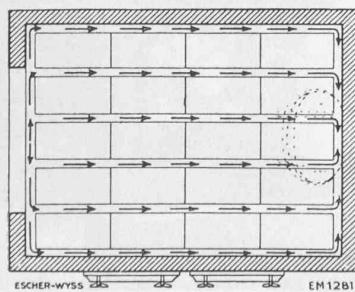
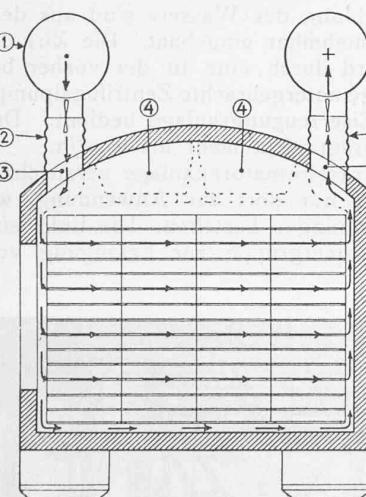


Abb. 1. Schema des SICON-Kühlbehälters.
1 Kühlluft, 2 Stoffbälge, 3 Mundstücke, 4 Eis.

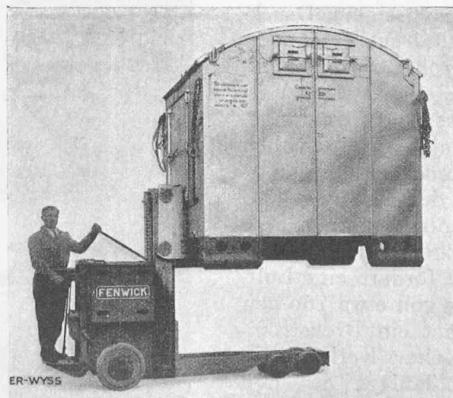


Abb. 2. SICON-Behälter auf elektr. Hubtraktor.



Abb. 3. Strassentransport des Behälters.