

Zeitschrift: Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Landtechnik
Band: 22 (1960)
Heft: 6

Rubrik: Allerlei Wissenswertes über Treibstoffe

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: 15.01.2026

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

Die Lagerung von Dieseltreibstoff

Der von der Raffinerie kommende Dieseltreibstoff ist ausser dem Gehalt an Asche praktisch rein. Auf dem Transport via Pipelines, Tankschiffe, Zisternenwagen, gelangen aber trotz aller Sorgfalt, Fremdstoffe wie Wasser, Staub, Rost und Zunder von den Rohr- und Behälterwagen in den Dieseltreibstoff. Da aber die Lebensdauer der teuren Einspritzorgane bekanntlich von der Reinheit des Treibstoffes abhängt, ist es von grösster Wichtigkeit, dass diese Fremdstoffe vollkommen ausgeschieden werden. Wird nun der Dieseltreibstoff mindestens einen Tag ruhig gelagert, so sinken Wasser und die in Schwebel befindlichen Unreinigkeiten langsam auf den Grund des Behälters ab. Bei längerer Lagerung lassen sich dadurch praktisch alles Wasser und alle festen Fremdstoffe eliminieren.

1. Lagerung in Tanks

Bei den Tanks sammelt sich mit der Zeit eine grosse Menge Schmutzstoffe und Wasser an (Abb. 1) und da das Treibstoff-Entnahmerohr bis auf

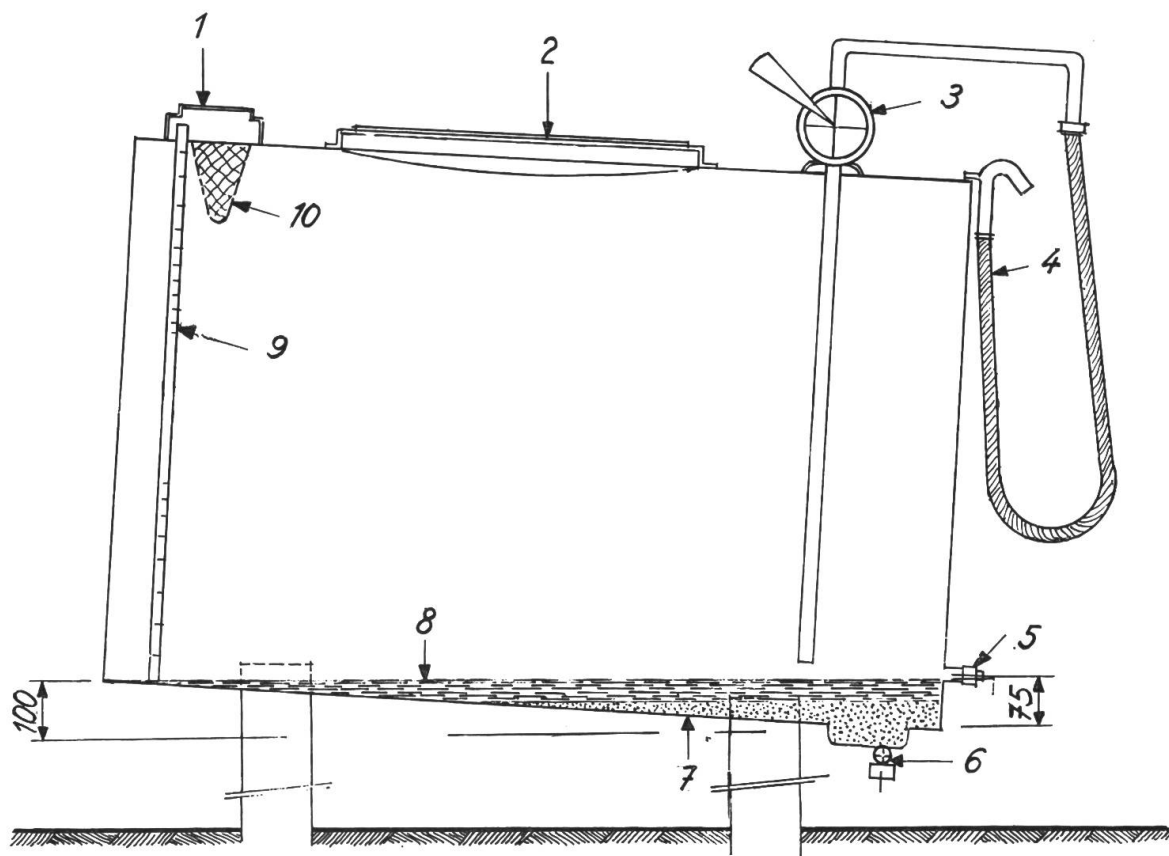


Abb. 1: Feldmässige Tankanlage

(Massangaben in mm)

- 1 = Einfüllung
- 2 = Mannloch
- 3 = Allweiler-Pumpe
- 4 = Ausschansschlauch
- 5 = Ablasshahnen für Wasser

- 6 = Entleerungsbahnen
- 7 = Ablagerung
- 8 = Wasser
- 9 = Meßstab
- 10 = Feinfilter

wenige Zentimeter auf den Grund des Tanks reicht, besteht die Gefahr, dass ein Teil des angesammelten Schmutzes und des Wassers durch den herausgepumpten Dieseltreibstoff mitgerissen wird. Diese Gefahr bzw. ihre Folgen, lassen sich vermeiden, wenn die folgenden Bedienungsregeln strikte beachtet werden:

1. Vor jedem Füllen des Tanks soll der Sumpf ausgepumpt werden.
2. Nach dem jeweiligen Füllen des Lagertanks darf während mindestens einem Tag kein Treibstoff entnommen werden, damit Wasser und Unreinigkeiten Zeit haben, sich auf den Grund abzusetzen.
3. Periodische Generalreinigungen des Tanks in Abständen von 2 bis 3 Jahren sind nützlich, aber nicht notwendig, sofern die Wasser- und Schlammmentnahme regelmässig vorgenommen wird.

2. Lagerung in Fässern

Erfolgt der Einkauf in kleineren Mengen, fassweise, so sollen diese Gebinde vor ihrer Entleerung nicht herumgerollt werden, sondern auf einem speziell hergerichteten, nach hinten geneigten Bock (Fig. 2) unter Dach gelagert werden.

Die Treibstoffentnahme aus dem Fass

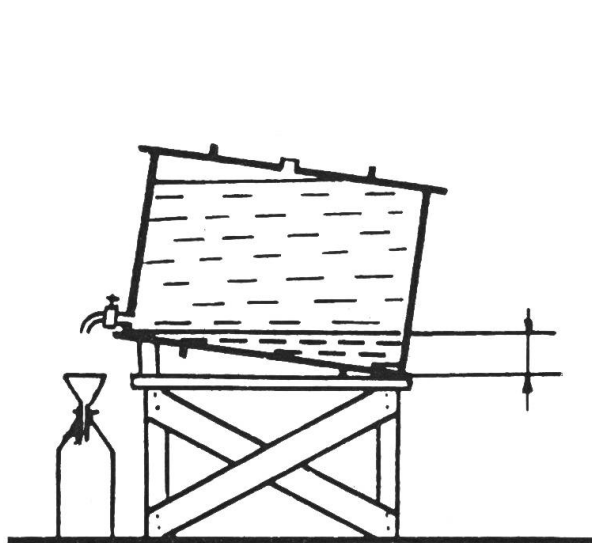


Abb. 2:
Richtige Lagerung des Treibstoffes
in einem aufgebockten Fass.

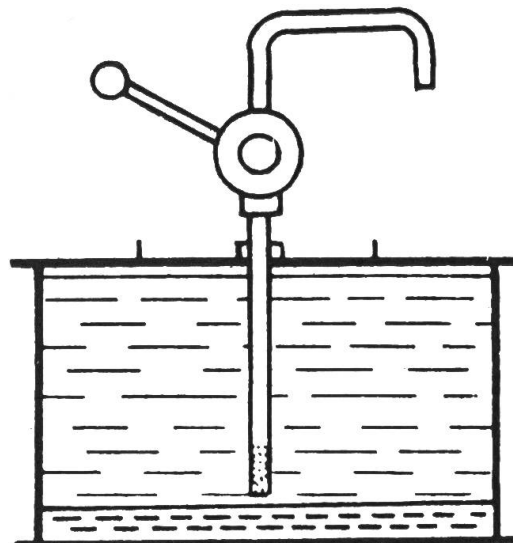


Abb. 3:
Der Saugstutzen der Allweiler-Pumpe wird
nicht auf dem Fassboden abgestellt.

Vor der Entnahme mindestens einen halben Tag ruhig stehen lassen. Der durch die Schräglage verbleibende Rest ist nicht in den Fahrzeugbehälter zu tanken, sondern zu filtrieren und zu Putzzwecken zu verwenden.

Wird der Treibstoff mit einer Allweilerpumpe aus dem Fass gepumpt, so ist darauf zu achten, dass der Saugstutzen über dem Flüssigkeitsspiegel absaugt und nicht auf dem Fassboden abgestellt wird. (Fig. 3)

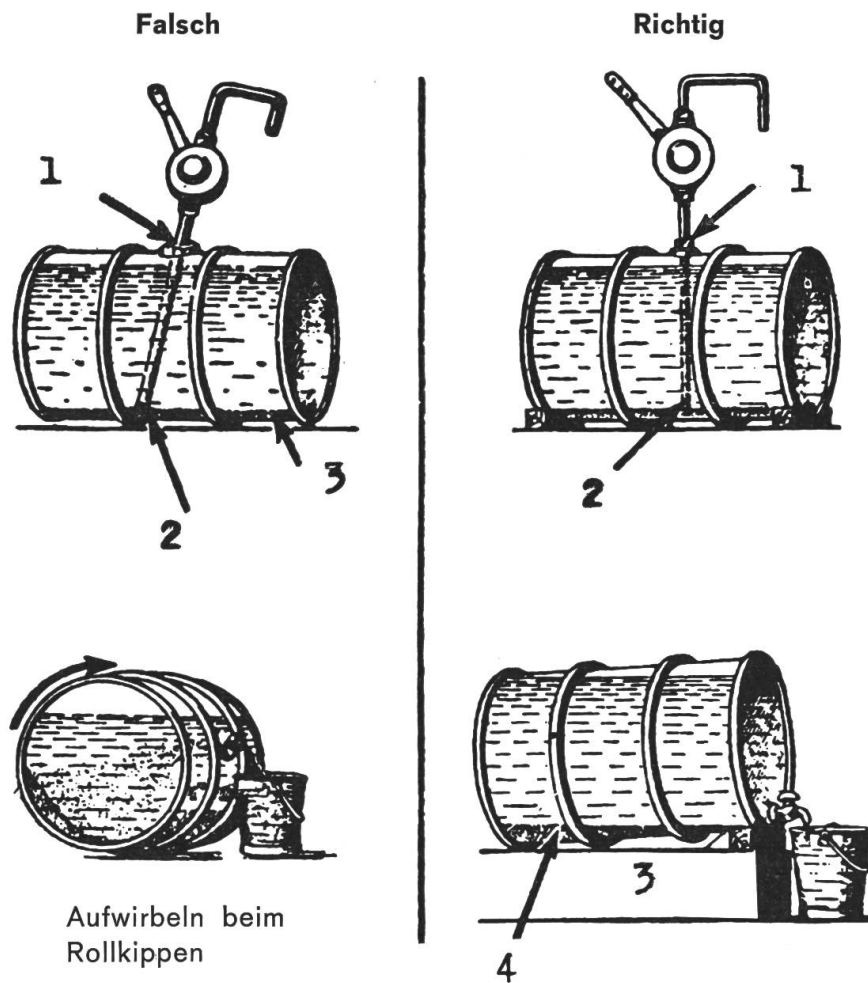
Der Saugstutzen ist überdies mit einem feinmaschigen Sieb zu versehen und beim Tanken ein Trichter mit Sieb oder noch besser ein Filtertuch zu verwenden.

Für die Lagerung von Dieseltreibstoffen sollen niemals galvanisierte Fässer oder Kannen verwendet werden. Das Dieselöl löst mit der Zeit den galvanischen Ueberzug auf.

Pumpen, Trichter und sonstige Geräte zum Umschlag von Dieseltreibstoff sind bei Nichtgebrauch staubsicher aufzubewahren und absolut sauber zu halten.

Die Treibstoffentnahme aus dem Fass (Zusammenfassung)

Abb. 4:



Kolonne links:

- 1 = lose
- 2 = Saugöffnung am Ende des Pumpenrohrs
- 3 = Bodensatz

Kolonne rechts:

- 1 = fest
- 2 = Saugöffnung ca. 5 cm über dem Fußboden
- 3 = Schrägstellung ca. 6 cm
- 4 = Bodensatz

Es ist beim Tanken folgendes zu beachten:

1. Vorratsbehälter (Fass) mit Treibstoff ruhig stehenlassen, damit sich Schmutz am Boden absetzen kann.

2. Bei Verwendung einer Handpumpe nicht den Bodenschlamm aufrühren (Pumpe fest ins Fass einsetzen) und Treibstoff nicht unmittelbar vom Boden absaugen, sondern das Rohr unten verschliessen und die Sauglöcher etwa 5 cm höher legen.
3. Den letzten Rest des Fasses nicht im Motor verwenden.
4. Alle Ueberfüllgefässe, wie Eimer, Kannen, Trichter, Flügelpumpen stets sauberhalten und nicht auf staubigen Boden stellen oder im Freien stehenlassen.

Sauberkeit beim Tanken ist massgebend für die Lebensdauer des Dieselmotors!

Auf gute Filtrierung des Treibstoffes kommt es an, denn die Lebensdauer der hochwertigen teuren Pumpenkolben und Druckventile hängt davon ab.


Vorzeitiger Verschleiss aber bedeutet:

Erhöhte Reparaturkosten

Höhere Ausfallzeiten des Motors bzw. Fahrzeuges

Deshalb ist der Treibstofffilter richtig zu behandeln.

Zusammengestellt von der Firma BP Benzin- und Petroleum AG., Zürich



Wehret den Anfängen


Nur vorbeugende Bekämpfung der Kartoffel-Krautfäule führt zum Erfolg. Frühzeitiger Start, kurze Spritzintervalle und exakte Spritzarbeit mit bewährten Präparaten sichern hohe, gesunde Kartoffelerträge.

Zur Krautfäule-Bekämpfung:

KUPFER-SANDOZ (Kupferoxydul)
BLAUKUPFER 50 (Kupferoxychlorid)
MILTOX (Kupfer + Zineb)

Und gegen Kartoffelkäfer:

DIELDRIN-SANDOZ 25
 oder
COLOTOX (kombiniertes Präparat)



SANDOZ A.G.
BASEL
