

<b>Zeitschrift:</b>	Der Traktor und die Landmaschine : schweizerische landtechnische Zeitschrift
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Verband für Landtechnik
<b>Band:</b>	24 (1962)
<b>Heft:</b>	7
<b>Rubrik:</b>	Sie fragen - wir antworten

### 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:** 16.01.2026

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

mit dem Traktor eines Nachbarn, eines Lohnunternehmers oder einer Genossenschaft ausgeführt werden.

Die Genossenschaft dagegen, welche Hilfsstoffe an die Bauern verkauft oder den Bauern landwirtschaftliche Produkte abnimmt, darf die dazu nötigen Transporte nicht mit einem landwirtschaftlichen Motorfahrzeug vornehmen oder vornehmen lassen; denn sie tritt hier als Händler, d. h. als Gewerbetreibender, auf. Auch Transporte zwischen der Genossenschaft und dem Bahnhof sind mit landwirtschaftlichen Motorfahrzeugen untersagt.

Wenn die Genossenschaft ein landwirtschaftliches Motorfahrzeug hält, um damit wie ein Lohnunternehmer bei Bauern landwirtschaftliche Arbeiten und Transporte auszuführen, so darf der Bauer mit diesem Fahrzeug, solange es auf seine Rechnung fährt, auch Hilfsstoffe aus der Genossenschaft zuführen oder landwirtschaftliche Produkte an die Genossenschaft abliefern lassen. Wenn dagegen solche Transporte nicht mehr im Auftrag und auf Rechnung des Bauern, sondern im Interesse und auf Kosten der Genossenschaft als Handelsunternehmen ausgeführt werden, so kann kein landwirtschaftliches, sondern nur ein gewerblich immatrikulierte Fahrzeug Verwendung finden.

## Sie fragen — wir antworten

---

### Frage:

Im Oktober 1961 wurde uns versehentlich, an Stelle von Dieselöl, White-Spirit geliefert. Seit diesem Zeitpunkt fahren wir demnach mit falschem Treibstoff, was bis jetzt nur zu kleinen Störungen führte. Nach Aussagen von Fachleuten soll der falsche Treibstoff dem Motor geschadet haben. Es gibt zwar auch solche, die behaupten, das schade dem Motor nicht. Ich bitte Sie um ein neutrales Urteil. R. R. in N. (BE)

### Antwort:

Zu Ihrer Anfrage stellen wir folgendes fest:

1. Der Betrieb eines normalen Dieselmotors mit White-Spirit dürfte kaum ohne weiteres möglich sein.
2. Die Einspritzpumpe wird mit dem Treibstoff geschmiert. Im allgemeinen ist nur dann eine genügende Schmierwirkung garantiert, wenn der Treibstoff eine minimale Viskosität aufweist. Diese ist nun aber beim White-Spirit erheblich niedriger als bei einem normalen Dieselgasöl. Es könnte daher auch leicht zum „Anfressen“ der Kolben kommen.

3. Aus dem unter Ziff. 2 genannten Grund werden beim Betrieb (von Dieselmotoren) mit White-Spirit (vor allem bei älteren und weniger gut gepflegten Motoren) Leckagen (d. h. Ausfluß von sog. Lecköl) auftreten. Diese sind um so unangenehmer, als der Flammpunkt eines White-Spirits nur bei 21 bis 30° C liegt bei Dieselgasöl liegt er bei mindestens 55° C). Es ergibt sich daher beim Betrieb mit White-Spirit auch eine erhöhte Brandgefahr!
4. Es müßte zudem die Cetanzahl (Zündwilligkeit) des White-Spirit überprüft werden.
5. An Stelle des Betriebes mit reinem White-Spirit sollte eher der Betrieb mit White-Spirit Dieselgasöl möglich sein. Praktische Laborversuche sind uns bis heute nicht bekannt.

(Anmerkung der Red.: Um im Winter bei Temperaturen unter -11° C das Abscheiden von Parafinflocken zu vermeiden, schüttet man dem Dieselöl bekanntlich bis zu 35% White-Spirit bei). B.