

się taką samą ilość spirytusu, jak benzyny, jakkolwiek *wk* benzyny jest znacznie większa. Z prób tych wynika dalej, że spirytus może wtedy tylko konkurować z benzyną i naftą, gdy 1 l spirytusu tyle kosztuje, co 1 l benzyny. W czasie, gdy próby te były robione, kosztował 1 l spirytusu 26-5 hal., podczas gdy 1 l benzyny kosztował 20 hal.

Motory spirytusowe mają dużo cennych zalet, które je w wielu przypadkach stawiają wyżej od motorów benzynowych i naftowych i nie dziwnego, że w krótkim stosunkowo czasie zdołały się w niektórych państwach, jak w Niemczech i Ameryce bardzo rozpowszechnić. (W Ameryce było w r. 1906 około 300 000 motorów w ruchu).

Przeważna liczba motorów spirytusowych idzie na usługi rolnictwa i przemysłu rolniczego, a więc jako lokomobile do pędzenia młocarni, siewkarni, śrótowników, zaś jako motory stałe dla takich działów przemysłu, jak młeczarni, młynów, gorzelni, browarów itd., gdzie nadają się lepiej, niż motory naftowe, gdyż robota nimi jest czystsza, a produkty wolne są od niepożądanych ubocznych zapachów.

Dziś używają motorów spirytusowych stałych w cegielniach, kamieniołomach, a w bardzo wielu przypadkach do wytwarzania światła elektrycznego.

Obsługa motorów spirytusowych jest w porównaniu z obsługą innych silnie prostsza, a łatwe wprawianie w ruch, natychmiastowa zdolność do pracy, a dalej i ta okoliczność, iż odpadają tu koszty i trudności transportowania węgla i wody sprawiają, że cieszą się one zupełnie zasłużonem zaufaniem. Najlepiej świadczy o tem ten fakt, że kiedy w r. 1904 ceny spirytusu poszły znacznie w górę i centrala w Niemczech musiała również podnieść ceny spirytusu, przeznaczanego do motorów, mimo to w Niemczech nie tylko nie przestano używać motorów spirytusowych, ale ilość sprzedanych nowych motorów jeszcze się zwiększyła.

W porównaniu z benzyną ma jeszcze spirytus i pod tym względem większe

znaczenie w zastosowaniu do motorów, że nie jest tak łatwo zapalny i płomień spirytusowy da się łatwo wodą ugasić, podczas gdy płomień benzynowy zostaje przy gaszeniu wodą niejako bardziej rozpylony wskutek tego jeszcze intensywniej się pali.

Dla wymienionych zalet bywa spirytus chętnie używany do pędzenia łodzi motorowych, a jeszcze większego nabiera znaczenia dla automobilów, tembardziej, że ceny benzyny zwłaszcza w Niemczech w ostatnich czasach coraz bardziej idą w górę.

W roku 1908 produkcja benzyn przedstawia się tak:

Stany Zjedn. Ameryki płn.	800 000 ton
Indye niderlandzkie . . .	200 000 „
Rumunia	100 000 „
Rosya	20 000 „

Z Austro-Węgier nie ma dat. Tutaj można przyjąć, że większą część produkcji benzyny spotrzebowuje się w własnym kraju, a więc na eksport nie zostaje więcej niż 10 000 ton.

Sama Ameryka zużyła w roku 1907 700 000 ton; jeżeli przyjmiemy, że w r. 1908 konsumpcja podniosła się o 10%, co daje 770 000 ton, to na eksport nie wiele zostaje.

Gdy się zważy, że większa produkcja benzyny natrafia na dwie trudności z tego względu, że równolegle z produkcją benzyn podnosi się i ilość nafty, dla której trudno znaleźć zbyt, to sama Ameryka nie może wystąpić jako eksportująca benzynę.

Zbywać benzynę mogą tylko:

Indye niderlandzkie	260 000 ton
Rumunia	110 000 „
Rosya	20 000 „
Galicja	10 000 „

Okragło . . . 400 000 ton

Zapotrzebowanie benzyn można ocenić:

Niemcy na	115 000 ton
Francję	130 000 „
W. Brytanię	100 000 „
Holandję i Belgię . . .	10 000 „
Skandynawię	5 000 „
Reszta Europy	20 000 „

Razem . . . 380 000 ton