

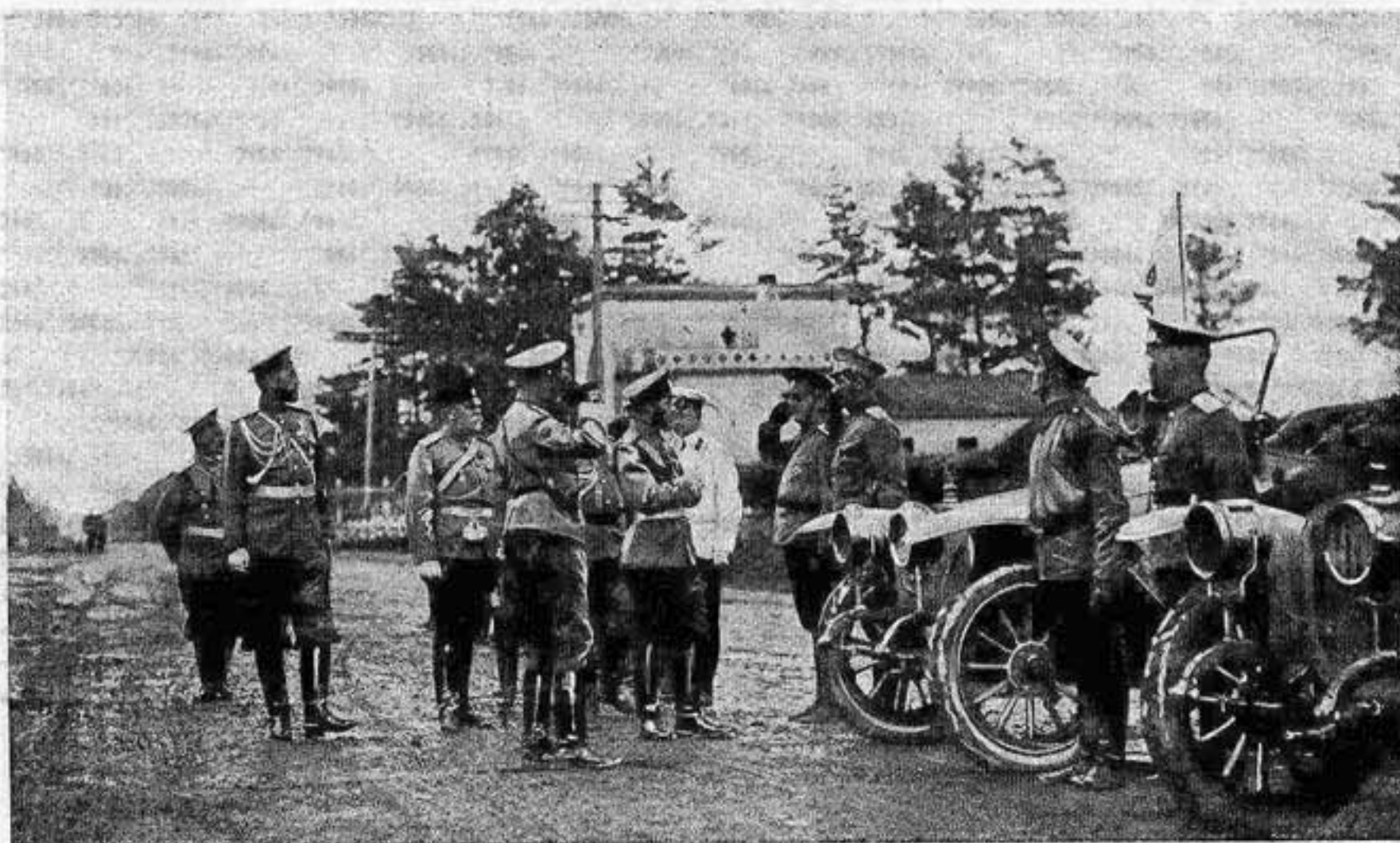


**АВТОМОБИЛИ
РУССКО-БАЛТИЙСКАГО
ВАГОННАГО ЗАВОДА**



1913





Первые русскіе автомобили (Русско-Балтійскаго завода) на ВЫСОЧАЙШЕМЪ смотрѣ въ Новомъ Петергофѣ 11 Іюня 1912 года.

**РУССКО-БАЛТІЙСКИМЪ ВАГОННЫМЪ ЗАВОДОМЪ
получены высшія награды на слѣдующихъ
выставкахъ:**

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГЕРБЪ,
на Всероссійской Промышленно-Художественной Выставкѣ
въ Москвѣ 1882 года.

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ГЕРБЪ,
на Всероссійской Промышленно-Художественной Выставкѣ
въ Нижнемъ Новгородѣ 1896 г.

GRAND-PRIX,
на Всемирной Выставкѣ въ Миланѣ 1906 г.

БОЛЬШАЯ ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ,
на III Международной Автомобильной Выставкѣ
въ С.-Петербургѣ 1910 г.



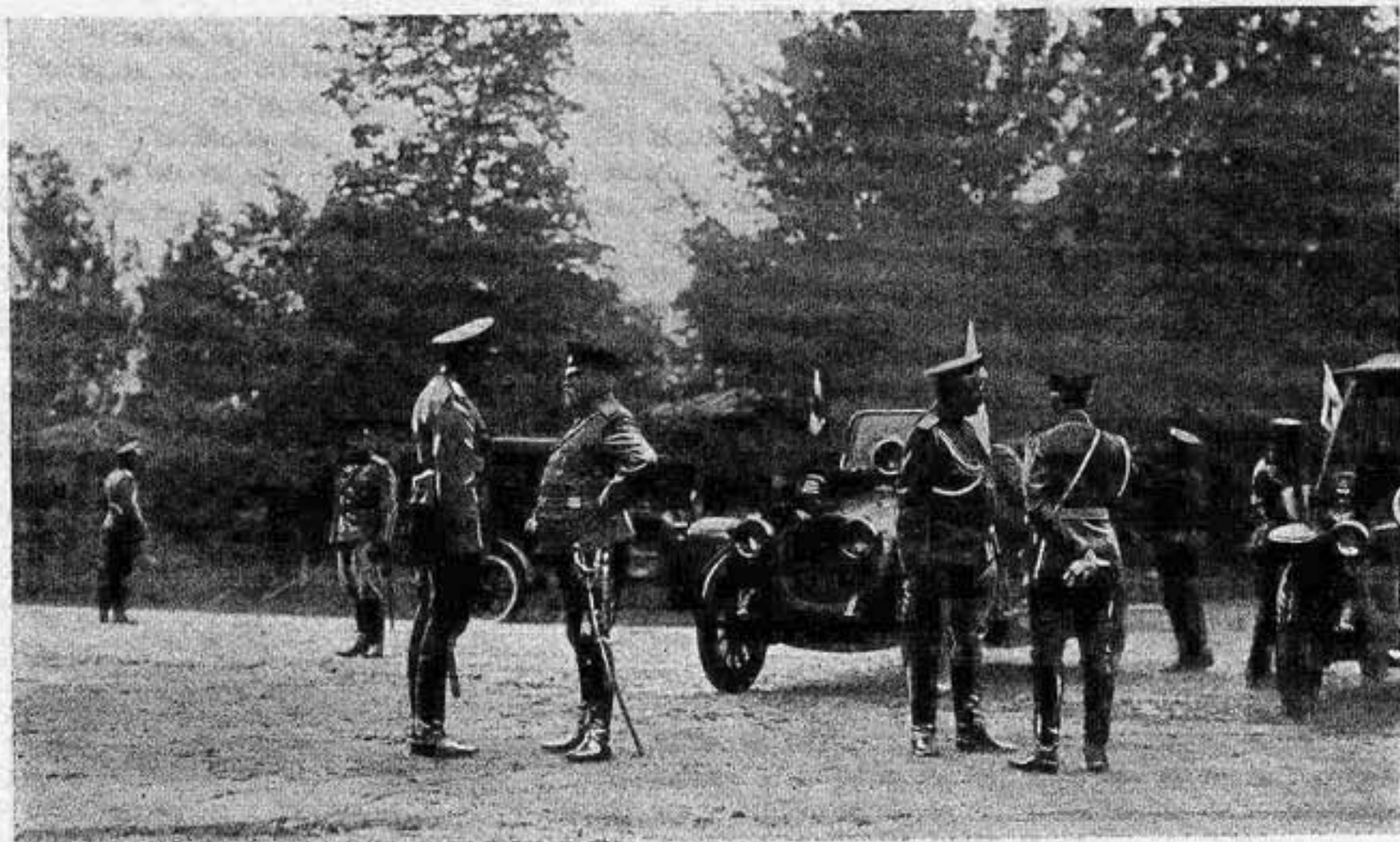
БОЛЬШАЯ ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ,
на I Международной Воздухоплавательной Выставкѣ
въ С.-Петербургѣ 1911 г.

БОЛЬШАЯ ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ,
на Царскосельской Юбилейной Выставкѣ въ 1911 г.

БОЛЬШАЯ ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ,
на Сельско-Хозяйственной Выставкѣ въ Ростовѣ на Дону
въ 1912 г.

БОЛЬШАЯ ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ
Министерства Торговли и Промышленности, на II Междуна-
родной Воздухоплавательной Выставкѣ въ Москвѣ въ 1912 г.





НАГРАДЫ и ПРИЗЫ,
ПОЛУЧЕННЫЕ
РУССКО-БАЛТИЙСКИМИ АВТОМОБИЛЯМИ.

ЗОЛОТАЯ МЕДАЛЬ.

Пробѣгъ С.-Петербургъ—Рига—С.-Петербургъ въ 1909 г.

ПРИЗЪ ЧЛЕНОВЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО РОССИЙСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО ОБЩЕСТВА.
Пробѣгъ С.-Петербургъ — Кіевъ — Москва — С.-Петербургъ
16—30 Іюня 1910 года.

ПОЧЕТНЫЙ ПРИЗЪ

МОСКОВСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО ОБЩЕСТВА.
Одноверстная гонка въ Ригѣ 24 Іюля 1911 года.

1 ПРИЗЪ 1-й КАТЕГОРИИ.

Километровая гонка въ Митавѣ 11 Сентября 1911 г.

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ.

Пробѣгъ С.-Петербургъ—Севастополь, 7—16 Сентября
1911 года.





На военномъ пробѣгѣ 1912 года, организованномъ Отдѣломъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго



Штаба по маршруту **С.-Петербургъ — Гродно — Смоленскъ — Москва — С.-Петербургъ**, на разстояніи 2800 верстъ, Русско-Балтійскіе автомобили признаны

ПРЕВОСХОДНЫМИ.

С.-Петербургъ—Монако 31 Сентября 1911 года — 8 Января 1912 года.

Въ Международномъ состязаніи, организованномъ Монакскимъ Автомобильнымъ Клубомъ, А. П. Нагель на автомобилѣ Русско-Балтійскаго завода пришелъ первымъ изъ 98 участвовавшихъ въ этомъ состязаніи автомобилей и получилъ



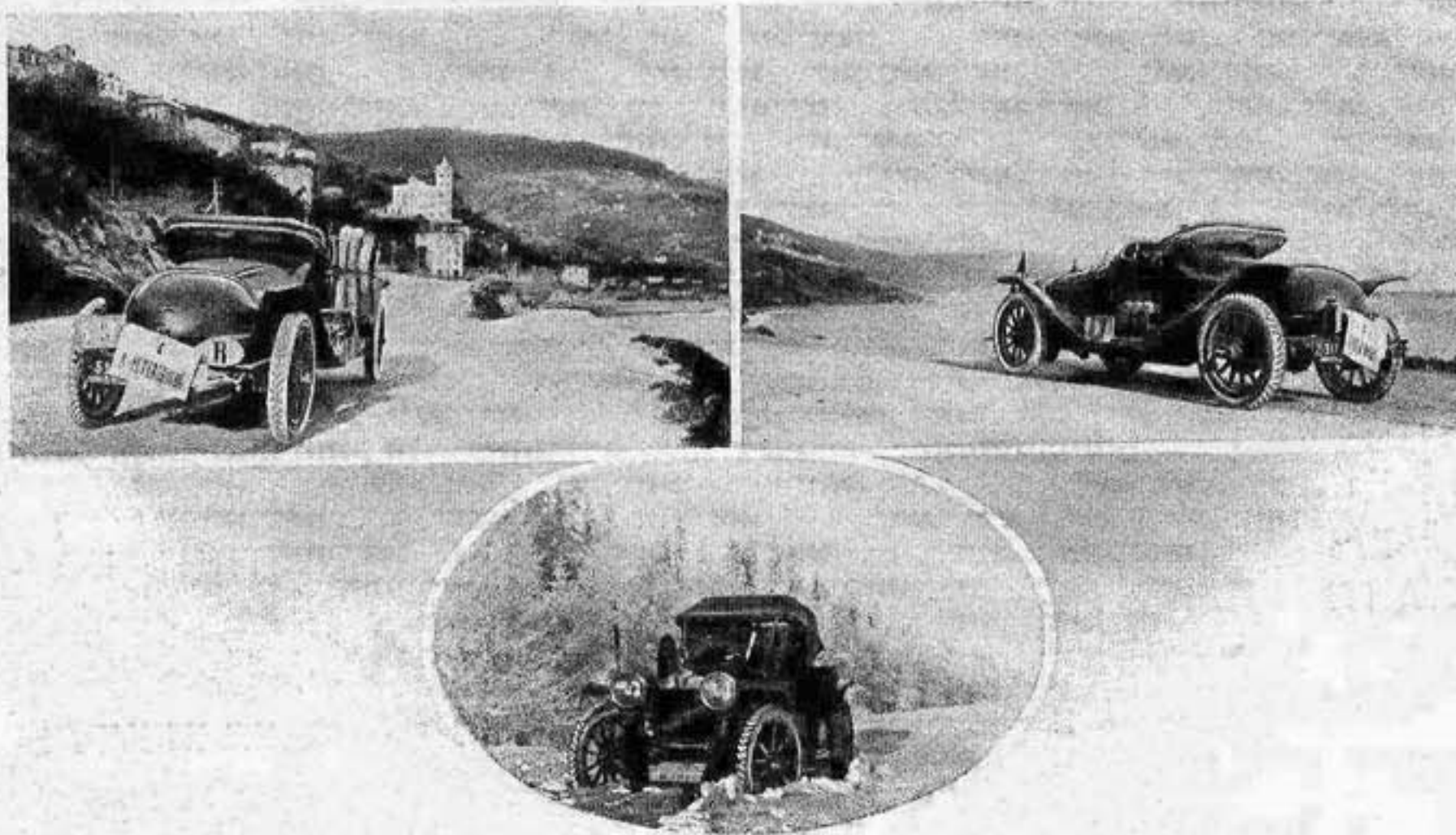
ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ

ТУРИЗМА — за выносливость машины и трудность пути и

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ

МАРШРУТОВЪ — за маршрутъ С.-Петербургъ — Монако (3.257 в.). 27 Августа — 8 Сентября 1912 года на Международномъ состязаніи С.-Себастьянъ (Испанія).

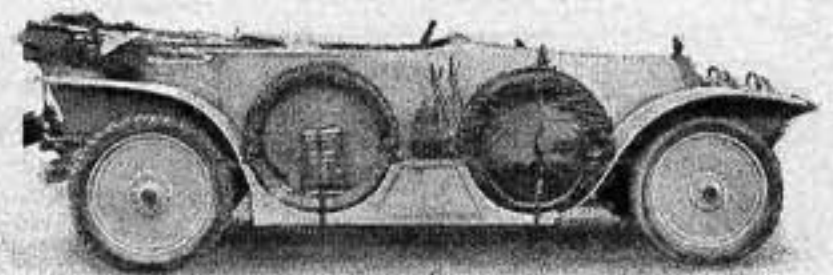




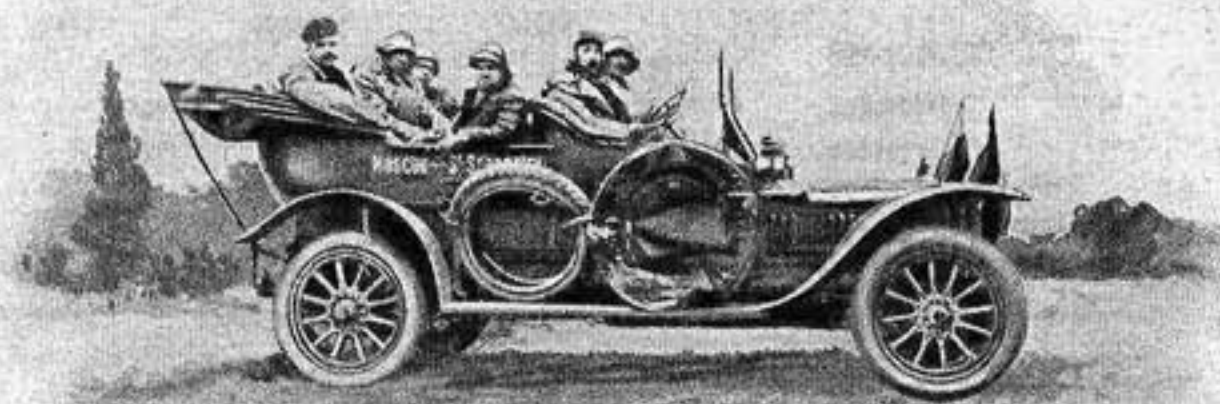
Изъ 104 автомобилей А. П. Нагелемъ на автомобилъ Русско-Балтійскаго завода взяты

ПЕРВЫЙ ПРИЗЪ,—

кубокъ выносливости за разстояніе 4.492 километра (Москва — С.-Себастьянъ), кромѣ того изъ денежныхъ призовъ Русско-Балтійскіе автомобили получили



ВТОРОЙ и ТРЕТІЙ ПРИЗЫ.





**Въ числѣ кліентовъ Автомобильнаго Отдѣла
РУССКО-БАЛТІЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА
находятся слѣдующія лица и учрежденія:**

Гаражъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА,

Ея Императорское Высочество Великая Княгиня МАРІЯ ПАВЛОВНА,
Его Императорское Высочество Великій Князь КОНСТАНТИНЪ КОНСТАНТИНОВИЧЪ,

Его Высочество Князь ІОАННЪ КОНСТАНТИНОВИЧЪ,

Его Высочество Герцогъ МИХАИЛЬ ГЕОРГІЕВИЧЪ МЕКЛЕНБУРГЪ-СТРЕЛИЦКІЙ,

Графиня Е. А. Мордвинова,

Княгиня Е. К. Урусова,

Графъ С. Ю. Витте,

Статсъ-Секретарь А. С. Танѣевъ.

Д. с. с. Л. Ф. Давыдовъ,

Д. с. с. М. В. Шидловскій,

Князь Д. Э. Ухтомскій,

Князь Б. А. Васильчиковъ,

Князь Б. Б. Голицынъ,

Д. с. с. В. Ф. Давыдовъ,

Графъ А. Д. Шереметевъ,

Генераль-лейтенантъ В. М. Безобразовъ,

Камергеръ Я. В. Ратьковъ-Рожновъ,

Графъ А. А. Бобринскій,

Камеръ-Юнкеръ В. В. Малама,

Э. Л. Нобель,

Гродненскій губернаторъ П. М. Боярскій,

Л. Е. Кенигъ—Наслѣдники,

Лейбъ-медикъ д. с. с. В. Н. Сиротининъ,

Д. с. с. профессоръ К. П. Боклевскій,

Оренбургскій предводитель дворянства Л. И. Шоттъ,

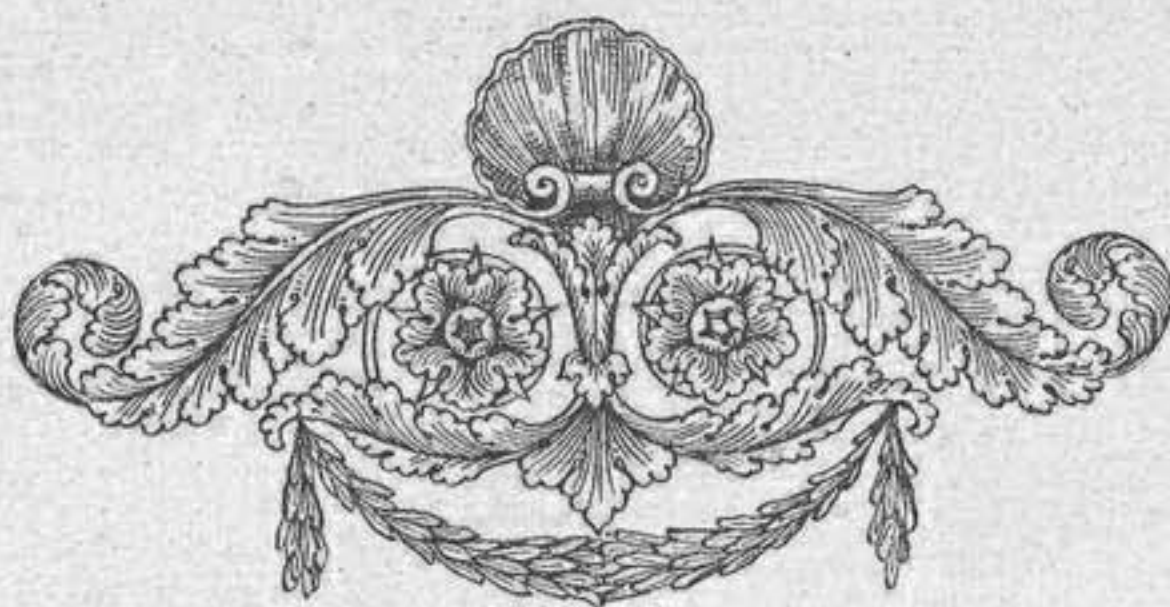
В. П. Мухинъ,

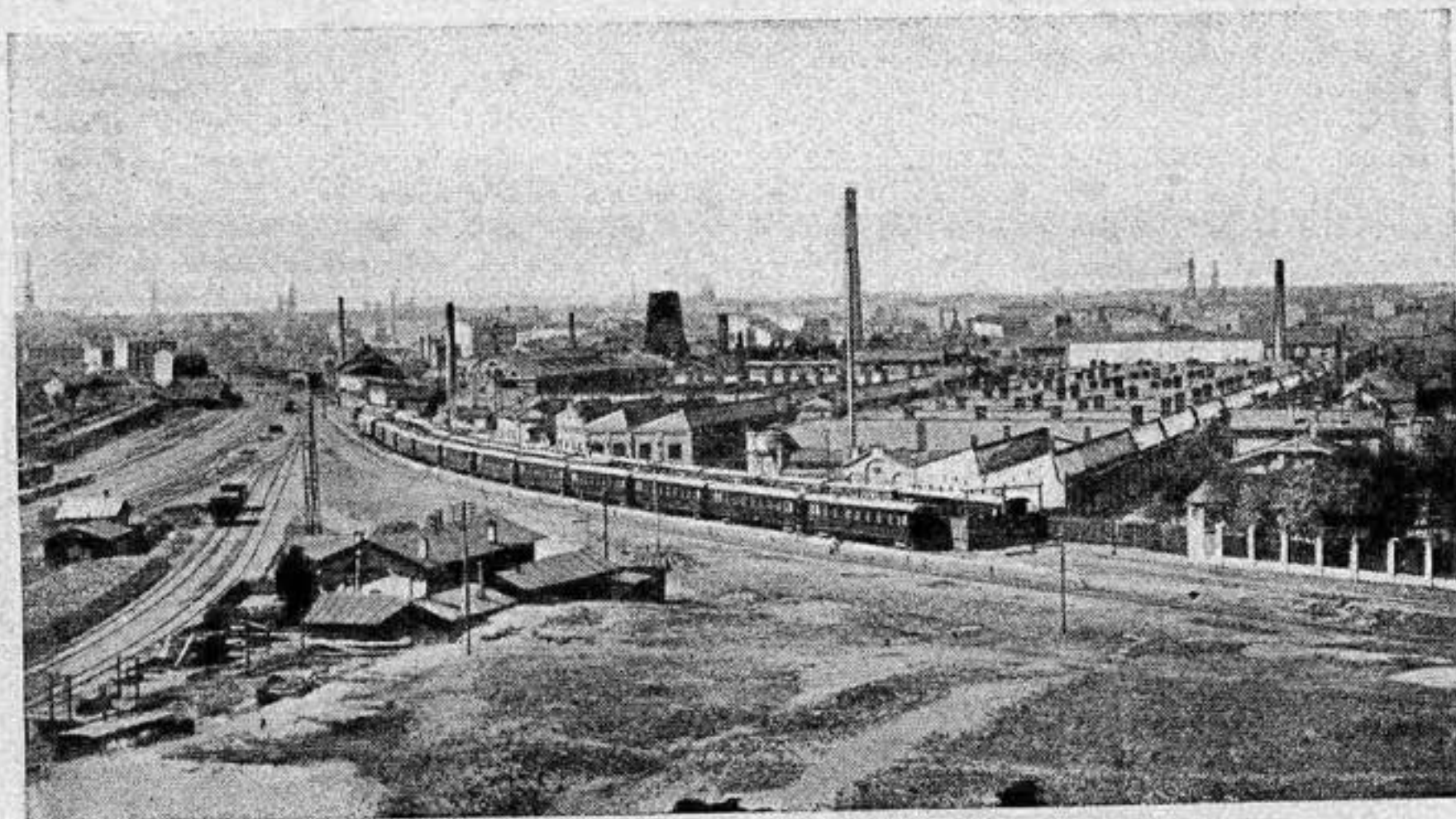
И. А. Лакиеръ,

Отдѣлъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба.



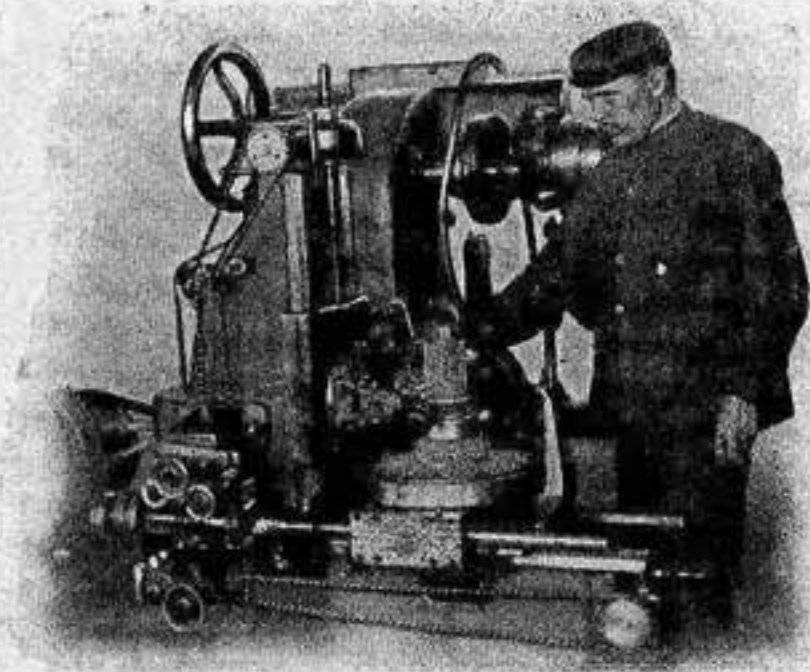
Сиб. Окружное Артиллерійское Управление,
Офицерская Воздухоплавательная Школа,
Кронштадтское Крѣпостное Артиллерійское Управление,
Государственный Банкъ,
Азовско-Донской Коммерческій Банкъ,
Русско-Азіатскій Банкъ,
Правленіе Владикавказской желѣзной дороги,
„ Подольской желѣзной дороги,
„ Рязанско-Уральской желѣзной дороги,
„ Троицкой желѣзной дороги,
„ Черноморской желѣзной дороги,
Управленіе работъ по орошенію Голодной Степи,
Общество Николаевскихъ Заводовъ и Верфей,
Россійское Золотопромышленное Общество,
Алексѣевскій Донской Политехническій Институтъ,
Елисаветградская Земская Управа,
Лубенская „ „
Роменская „ „
Тамбовская „ „
Пирятинская „ „
Страховое Общество „РОССІЯ“,
Рижское Петровское Пожарное Общество и мн. др.





Общій видъ завода.

Несмотря на то, что Русско-Балтійскій Вагонный Заводъ сравнительно недавно открылъ АВТОМОБИЛЬНОЕ ОТДѢЛЕНІЕ, спросъ на Русско-Балтійскіе автомобили такъ быстро увеличивается, что даже при постоянномъ расширеніи отдѣленія заводъ едва въ состояніи удовлетворить всѣмъ многочисленнымъ заказамъ.



Этотъ оживленный спросъ и желаніе многихъ имѣть именно автомобиль Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода объясняются тѣмъ, что Русско-Балтійскій Вагонный За-

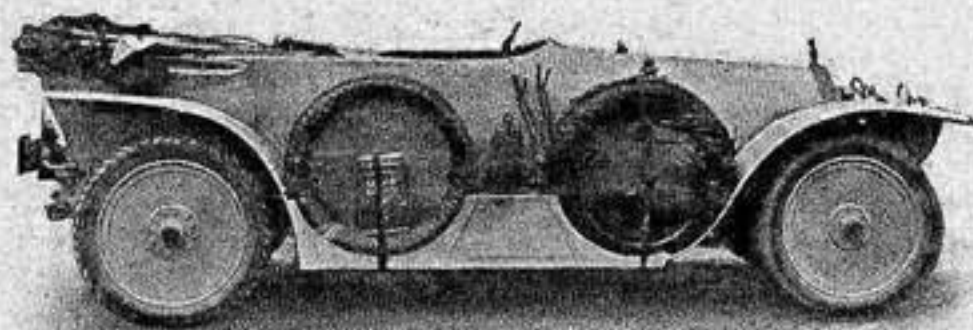
водъ является **первымъ заводомъ**, который достигъ въ своихъ машинахъ цѣлесообразной конструкціи, вполне **соотвѣтствующей мѣстнымъ условіямъ**.

Блестящіе результаты, достигнутые Русско - Балтійскими автомобилями на пробѣгахъ и гонкахъ по



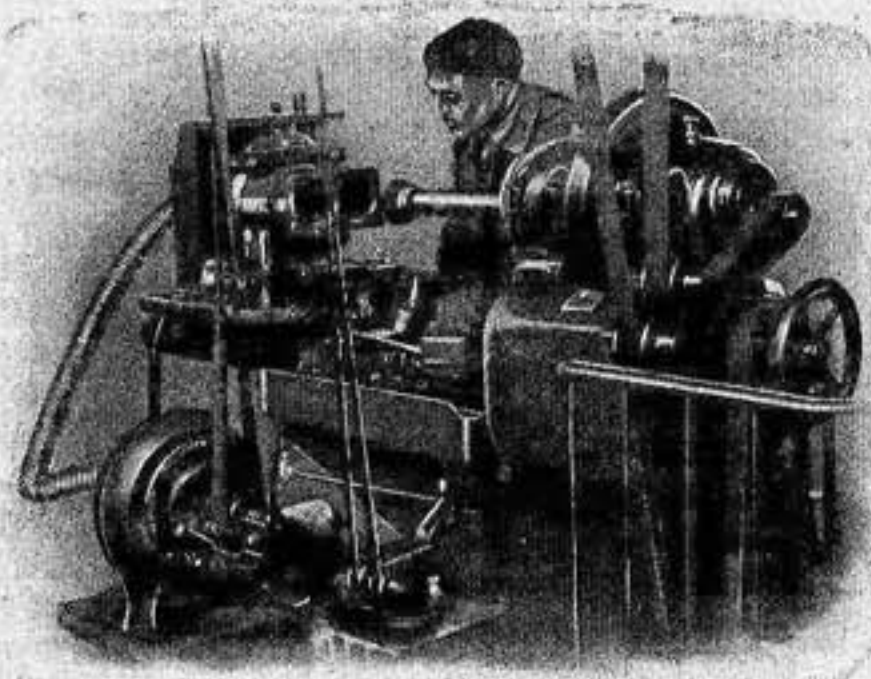


внутренней Россіи, и побѣда надъ иностранной конкуренціей, выразившаяся въ массѣ отличій, первыхъ призовъ и т. п., ясно свидѣлствуютъ о многихъ преимуществахъ Русско-Балтійскихъ автомобилей, изъ которыхъ главнымъ является то, что Русско-Балтійскіе автомобили спроектированы и построены для нашихъ русскихъ дорогъ, на нихъ же и испытаны,—однимъ словомъ, выросли на родной почвѣ.



Слѣдуетъ прибавить, что Русско-Балтійскій Заводъ строитъ автомобили только изъ наилучшихъ матеріаловъ, придерживаясь правила: „самое лучшее—только достаточно хорошо для данной цѣли“. Такъ, напримѣръ, части, не испытывающія большихъ напряженій, какъ картеръ мотора, коробка скоростей и т. п., изготовляются для легкости изъ алюминія, благодаря чему части, подвергающіяся большому напряженію, оказалось возможнымъ сдѣлать такихъ размѣровъ, что ихъ изнашивание стало минимальнымъ, общій же вѣсъ всего автомобиля, несмотря на увеличеніе прочности, не измѣнился.

Замѣтимъ еще, что сборка отдѣльныхъ частей производится опытными монтерами, подъ внимательнымъ надзоромъ спеціалистовъ. Каждый моторъ до установки на шасси подвергается тщательному испытанію мощности и выносливости по новѣйшимъ научнымъ методамъ. Послѣ установки на



шасси, моторъ и шасси испытываются подъ максимальной нагрузкой и, наконецъ, совершенно готовый автомобиль тщательно испытываютъ въ послѣдній разъ. Такой способъ испытанія даетъ заводу возможность выпускать въ высшей степени выносливые автомобили. Какъ на иллюстрацію ко всему вышесказанному,



позволимъ себѣ указать на примѣръ, не имѣющій подражанія и смѣло могущій быть названнымъ

РЕКОРДОМЪ ВЫНОСЛИВОСТИ:

Автомобиль „Русско-Балтійскаго Завода“, обыкновеннаго типа С. 24/35 НР., принадлежащій А. П. Нагелю, сдѣлалъ

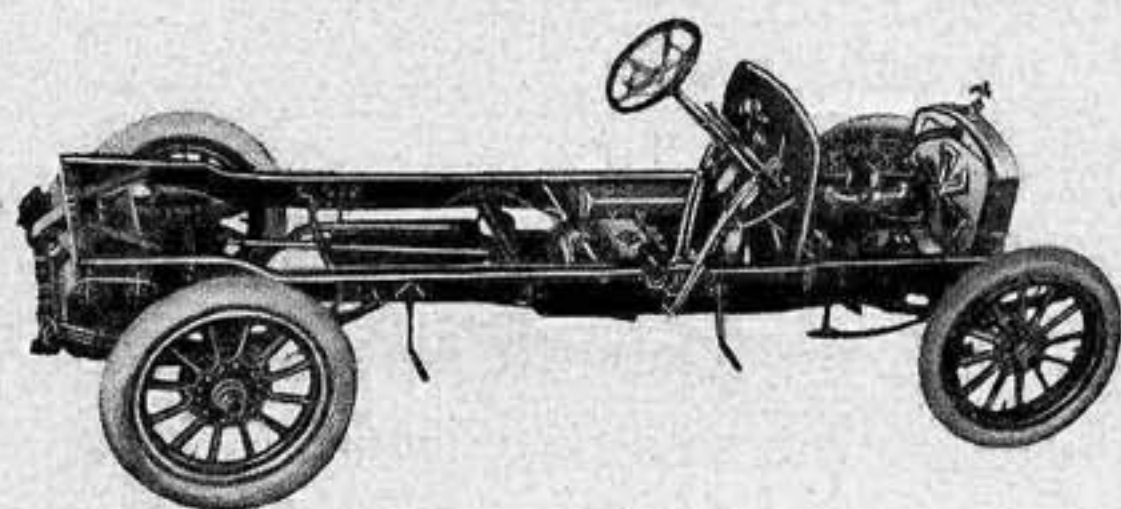


съ іюня 1910 года три пробѣга между Петербургомъ и Ригой, прошелъ затѣмъ весь путь Спб. — Кіевъ — Москва — Спб., послѣ чего, прослуживъ осталь-



ное время для городской и загородной ѣзды, 15 августа 1910 года отправился въ заграничное путешествіе безъ всякаго предварительнаго ремонта и просмотра, по слѣдующему маршруту:

С.-Петербургъ — Рига — Тильзитъ — Кенигсбергъ — Берлинъ — Прага — Нюрнбергъ — Цюрихъ — Люцернъ — Санъ-Готтардъ — Лаго-Маджіоре — Туринъ — Ницца — Генуя — Ливорно — Римъ — Неаполь — Флоренція — Венеція — Вѣна — Будапештъ — С.-Петербургъ, всего свыше 10.000 верстъ. На этомъ авто-



мобилѣ совершены потомъ пробѣги: въ 1911 г. С.-Петербургъ — Севастополь, а въ 1912 г. — С.-Петербургъ — Варшава — Кіевъ — Москва — С.-Петербургъ, и Москва — С.-Пе-

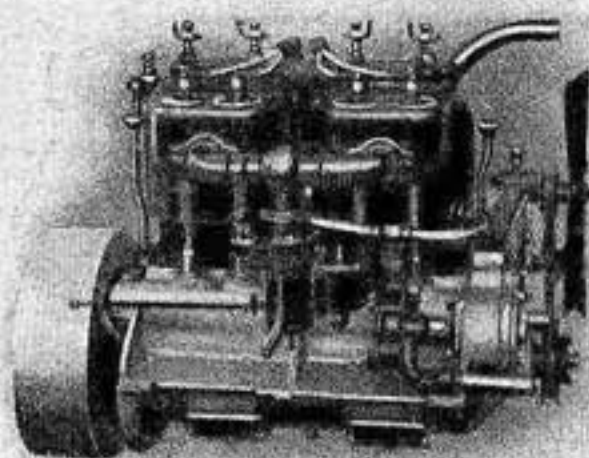


тербургъ—С.-Себастьянъ—С.-Петербургъ. Въ общей сложности по настоящее время автомобиль прошелъ болѣе 50.000 верстъ.

Всѣ пробѣги сдѣланы безъ всякихъ отказовъ и поврежденій.

ОБЩЕЕ ОПИСАНІЕ ШАССИ.

РАМА. Рама автомобиля Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода состоитъ изъ продольныхъ и поперечныхъ швеллеровъ, выштампованныхъ изъ листовой стали специально высокаго качества. Передняя часть рамы сужена для удобоподвижности колесъ, чѣмъ достигается возможность самыхъ крутыхъ поворотовъ, а задняя ея часть приподнята для лучшей игры заднихъ рессоръ. Motorъ и коробка скоростей установлены на отдѣльныхъ продольныхъ брускахъ, соединенныхъ съ рамой прочными кронштейнами. Эта конструкція имѣетъ то преимущество, что всякая деформация рамы, происходящая отъ неровностей дорогъ, не отзывается на двигателѣ.



РЕССОРЫ. Рессоры автомобиля Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода сдѣланы изъ стали самыхъ высшихъ сортовъ. Приспособленные къ нашимъ дорогамъ, онѣ рассчитаны такъ, что и при максимальномъ числѣ колебаній, независимо отъ скорости, обеспечиваютъ спокойный и мягкій



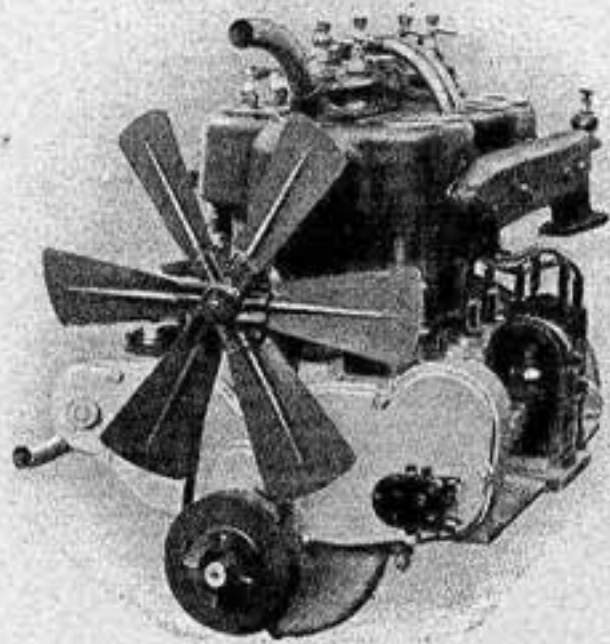
ходъ и этимъ значительно увеличиваютъ срокъ службы автомобиля.

ПЕРЕДНЯЯ ОСЬ. Передняя ось двутавроваго сѣченія выковывается изъ особаго сорта совершенно неломкой стали. Головки и шейки оси, выштампованные

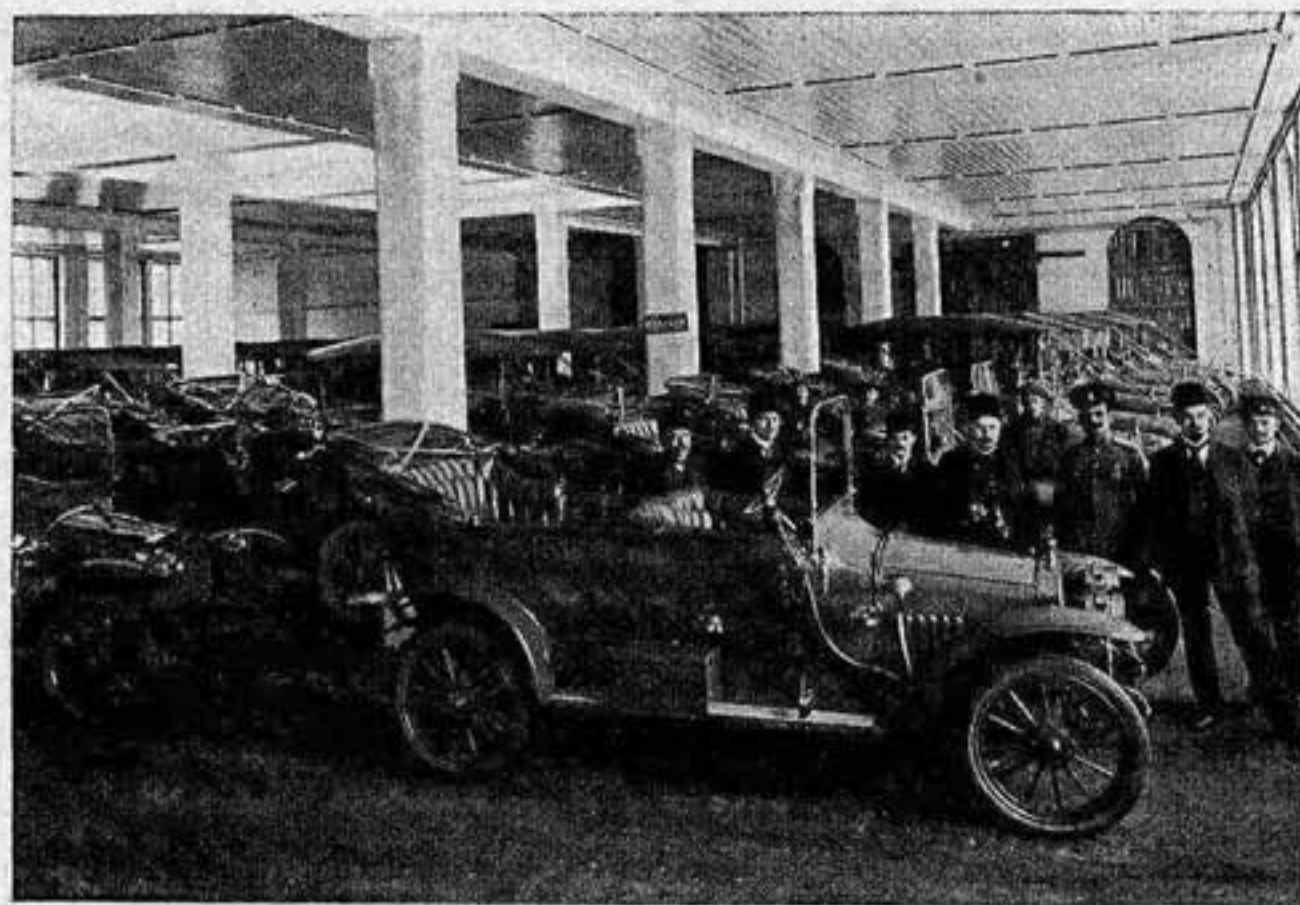


изъ никкелевой стали, во всѣхъ своихъ частяхъ снабжены шариковыми подшипниками.

КОЛЕСА. Колеса дѣлаются изъ тщательно высушеннаго дерева твердой породы. Обработка частей и сборка колесъ производятся машиннымъ способомъ, почему они получаютъ совершенно правильными и точно центрированными, что благопріятно отражается на прочности и продолжительности ихъ службы.



ДВИГАТЕЛЬ. Двигатели Русско-Балтійскихъ автомобилей четырехцилиндровые, съ клапаннымъ распредѣленіемъ, простой, но прочной конструкціи, легко доступные во всѣхъ своихъ частяхъ. У 12/24 и 15/35 сильнаго двигателя всѣ четыре цилиндра отлиты въ одно цѣлое и всѣ клапаны, какъ впускные, такъ и выпускные, помѣщены по одну сторону цилиндровъ, причемъ они работаютъ съ общаго кулачнаго вала. Цилиндры другихъ типовъ двигателей отливаются попарно и клапаны расположены по обѣимъ сторонамъ цилиндровъ. Во всѣхъ случаяхъ клапаны взаимно замѣняемы. Колѣнчатый валъ съ весьма длинными шейками выковывается изъ хромониккелевой стали большого сопротивленія и вращается въ подшипникахъ, залитыхъ антифрикціоннымъ матеріаломъ и помѣщающихся въ аллюминіевомъ картерѣ. Всѣ остальныя части рассчитаны такъ, что даже при 2.000 оборотовъ — напряженія въ нихъ совершенно безопасны.





КАРБЮРАТОРЪ. Экономичный карбюраторъ работаетъ съ автоматической регулировкой воздуха и даетъ при любомъ числѣ оборотовъ постоянную смѣсь; моторъ сразу достигаетъ полного числа оборотовъ при минимальномъ расходѣ бензина.

РЕГУЛИРОВКА. Регулировка количества смѣси производится рукою, помещаемой на рулевомъ колесѣ, и независимо отъ этого ногой помощью ускорителя, что весьма удобно и облегчаетъ ѣзду по городу.

ЗАЖИГАНІЕ. Зажиганіе смѣси въ цилиндрахъ производится свѣчами отъ магнето высокаго напряженія. Въ обыкновенныхъ случаяхъ, благодаря совершенной конструкции заживанія, заводъ не ставитъ аккумуляторовъ, но по желанію они также могутъ быть установлены.

СМАЗКА. Смазка всѣхъ частей двигателя автоматическая и производится при помощи насоса, работающаго въ картерѣ мотора. Насосъ подаетъ смазку ко всѣмъ четыремъ цилиндрамъ, пропуская ее предварительно черезъ особую масленку, имѣющую стекло для контроля. На подшипникахъ коленчатого вала имѣются, кромѣ того, особые коробки, въ которыя набирается смазка вращающихся частей. Резервуаръ для масла помещенъ подъ поломъ переднихъ сидѣній, гдѣ онъ, при морозахъ, лучше всего защищенъ. Доступъ же къ нему очень удобенъ.

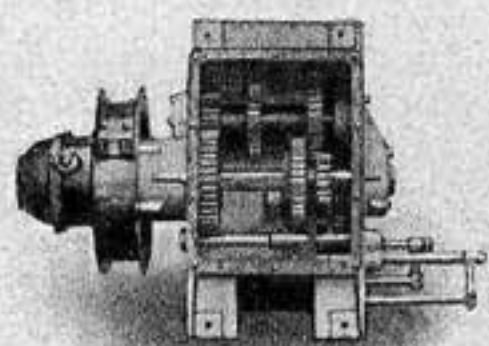
ОХЛАЖДЕНІЕ. Для охлажденія воды, циркулирующей вокругъ цилиндровъ, служитъ достаточно объемистый радиаторъ типа пчелинаго сота, помещенный впереди двигателя. Дѣйствіе радиатора усиливается вентиляторомъ, приводящимся въ движеніе ременной передачей. У 12/24 силь-





ныхъ автомобилей вода циркулируетъ по принципу термосифона, у другихъ при помощи центробѣжнаго насоса.

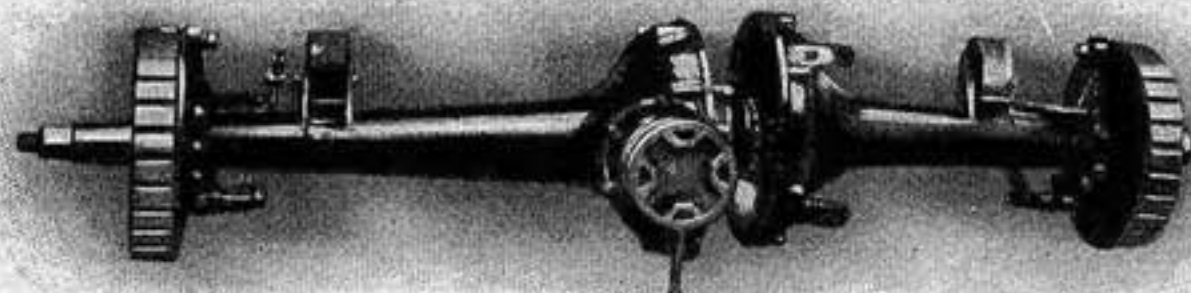
КОРОБКА СКОРОСТЕЙ. Система зубчатыхъ колесъ, предназначенныхъ для измѣненія скоростей, изготовляется изъ хромониккелевой и марганцевокремнистой стали высокаго качества и покоится на шариковыхъ подшипникахъ и подпятникахъ въ алюминиевой коробкѣ. Благодаря такой коробкѣ скоростей, переходъ отъ одной скорости на другую производится быстро и легко.



У 12/24 сильныхъ машинъ имѣются три скорости впередъ и четвертая назадъ, причемъ одна изъ первыхъ трехъ передаетъ силу непосредственно на дифференціалъ. У другихъ типовъ имѣются четыре скорости впередъ и одна назадъ; одна изъ первыхъ также передаетъ силу непосредственно на дифференціалъ.

ПЕРЕДАЧА. Коробка скоростей посредствомъ замка, работающаго въ густой масляной ваннѣ, соединена съ карданнымъ валомъ, который и служитъ для передачи силы на заднюю ось. Карданная ось для защиты отъ пыли окружена кожухомъ, служащимъ вмѣстѣ съ тѣмъ и опорой для задней оси, и передаетъ всѣ вредные толчки на главную поперечину, а именно въ точку вращенія карданнаго замка. Эта рациональная конструкція вполне освобождаетъ карданный валъ отъ вредныхъ вліяній, такъ что онъ исполняетъ только свое назначеніе, служа исключительно для передачи силы на заднюю ось.

ЗАДНЯЯ ОСЬ. Задняя ось представляетъ совершенно своеобразную конструкцію и состоитъ изъ двухъ почти одинаковыхъ частей, отлитыхъ изъ стали, внутри ребристыхъ, съ наружными приливами для рессоръ. Въ картеръ задней оси помещается дифференціальный





механизмъ, простой, но крѣпкой конструкціи, сдѣланный изъ стали самаго высокаго сопротивленія. Благодаря всему этому, задняя ось при всей своей прочности имѣетъ минимальный вѣсъ, что очень благотворно отражается на резиновыхъ шинахъ.

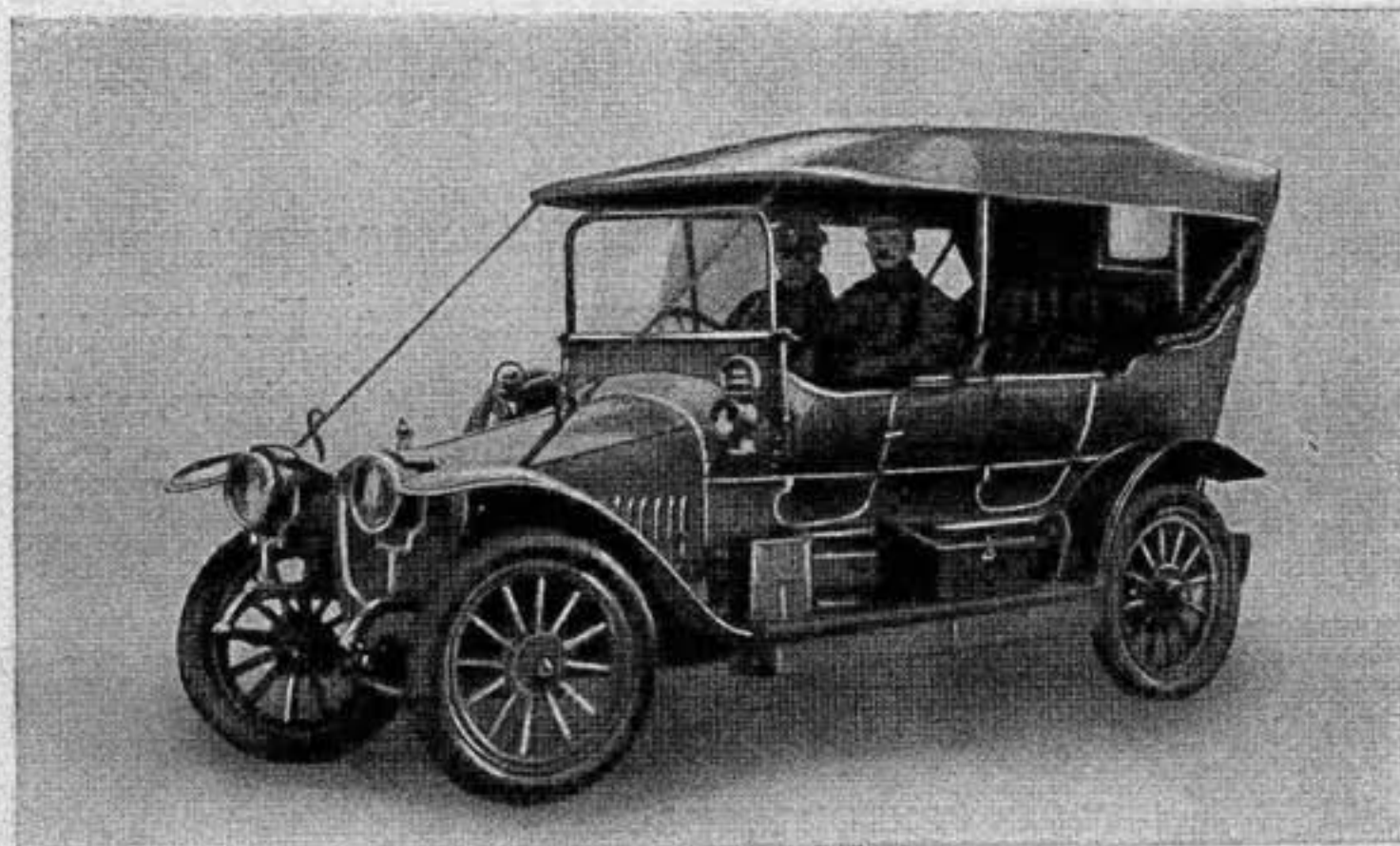
РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМЪ. Вращеніе рулевого колеса передается червякомъ на зубчатый секторъ, работающій въ масляной ваннѣ, который въ свою очередь посредствомъ рычага и тяги измѣняетъ направленіе колесъ. Такимъ образомъ всякіе случайные толчки не передаются на рулевой механизмъ.



ТОРМАЗЪ. Автомобили Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода имѣютъ три тормоза—ножной и два ручныхъ. Первый помѣщенъ позади коробки скоростей и дѣйствуетъ на стальной барабанъ. Другіе два помѣщаются внутри специальныхъ барабановъ, насаженныхъ на ступицы заднихъ колесъ. Всѣ тормозы снабжены бронзовыми тормозными накладками, очень сильны и безусловно надежны.

РЕЗЕРВУАРЪ ДЛЯ БЕНЗИНА. Въ зависимости отъ типа автомобиля и желанія заказчика, бензиновый бакъ помѣщается сзади или подъ передними сидѣніями. Объемъ его рассчитанъ на запасъ бензина, достаточный для 250-ти верстнаго пробѣга.





Дубль-фаэтонъ типа торпедо.

АВТОМОБИЛИ ТИПА К 12/24 НР.

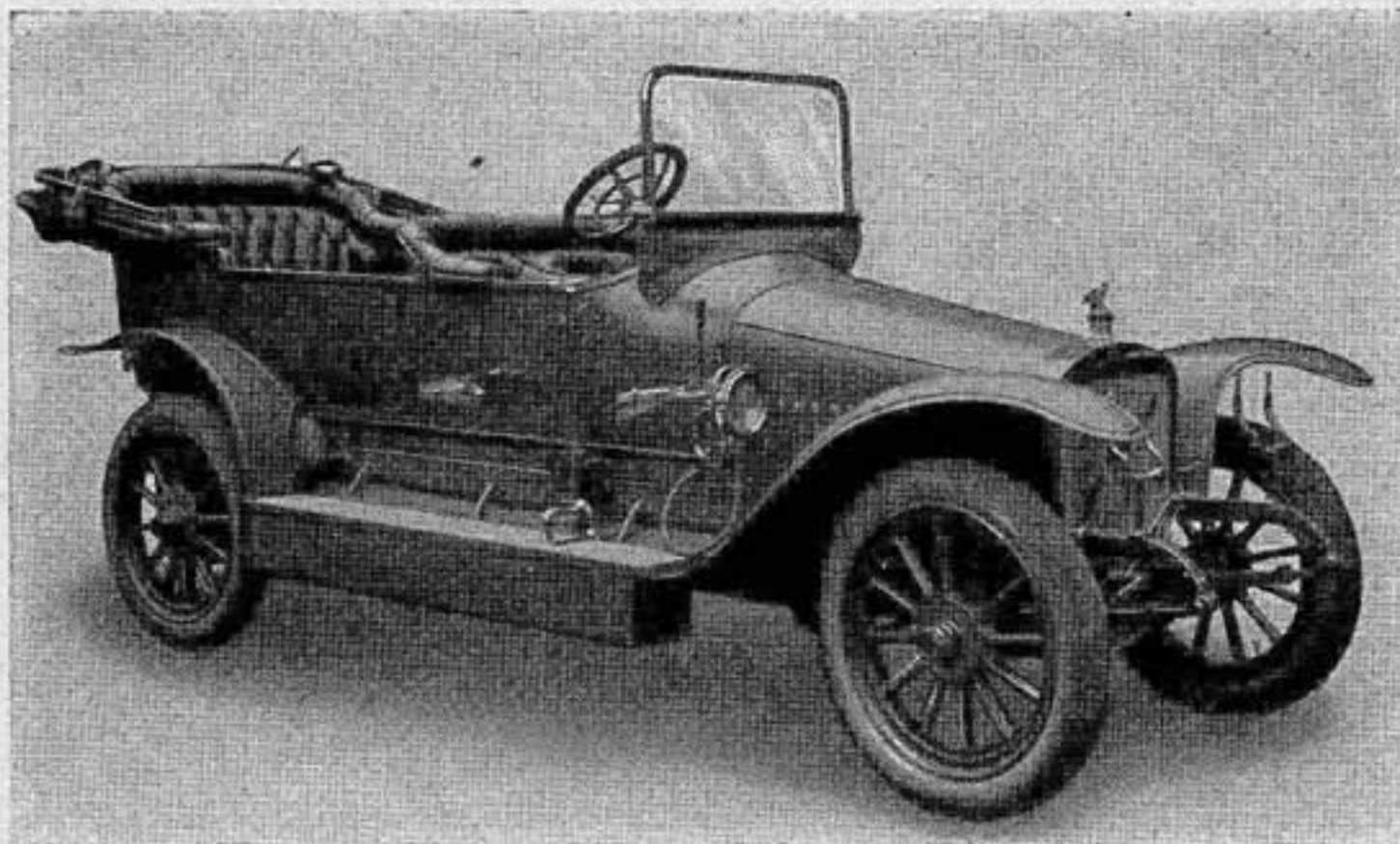
Число цилиндровъ	4
Диаметръ	80 м.м.
Ходъ поршней	110 "
Ширина колеи	1.260 "
Разстояніе между осями	2.855 "
Ширина рамы	800 "
Размѣры колесъ	810×100 "
Свободное мѣсто для кузова	2.400 "
Число скоростей	3.
Задній ходъ.	

ЦѢНА.

Шасси	Р. 4300	Телегр. кодъ.
Дубль-фаэтонъ типа торпедо	5500	Автократъ.
Ландолэ	6200	Авгуръ.
Лимузинъ	6300	Алмазъ.
		Авангардъ.



Ландолэ.



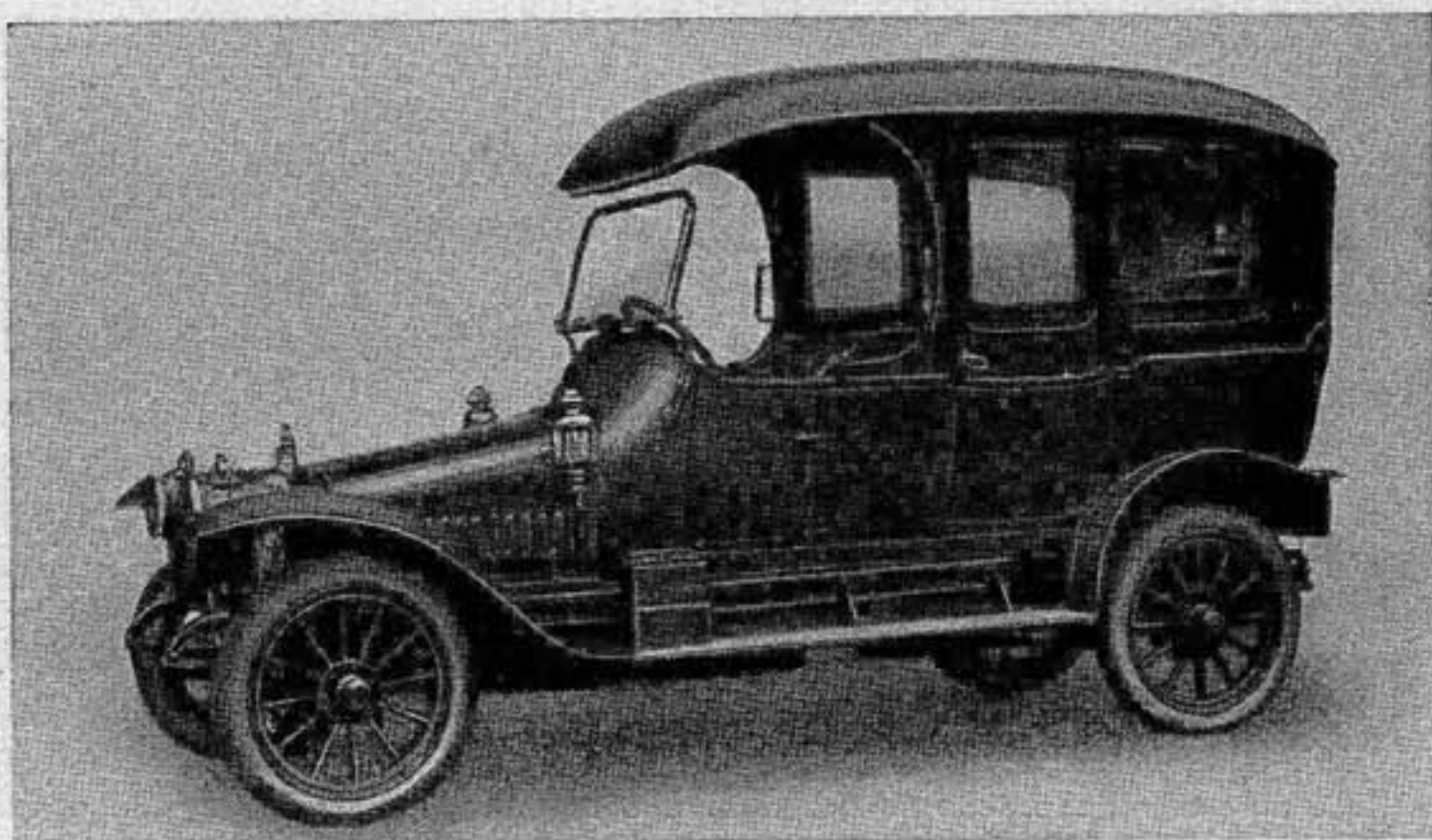
Торпедо.

АВТОМОБИЛИ ТИПА Е 15/35 НР.

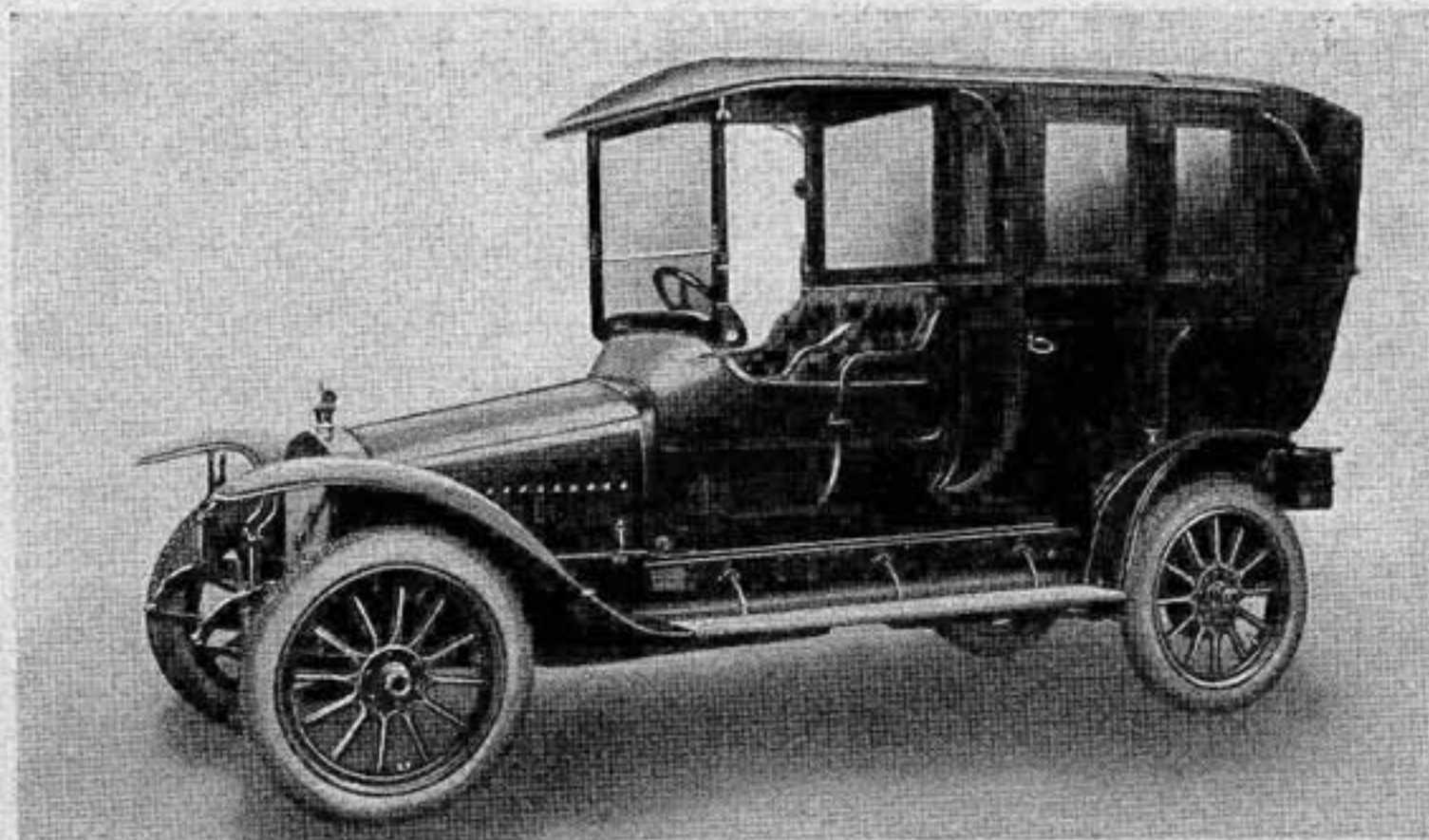
Число цилиндровъ	4
Диаметръ цилиндровъ	95 м.м.
Ходъ поршня	130 "
Ширина колеи	1.400 "
Разстояніе между осями	3.240 "
Ширина рамы	800 "
Свободное мѣсто для кузова	2.810 "
Размѣры колесъ	810×100 "
Число скоростей	4
Задній ходъ.	

ЦѢНА.

Шасси	Р 5300	Телегр. кодъ.
Дубль-фаэтонъ типа торпедо	" 7000	Вандалъ.
Ландолэ	" 8000	Витязь.
Лимузинъ	" 8000	Варягъ.
		Воевода.



Лимузинъ.



Ландолэ-лимузинъ.

АВТОМОБИЛЬ ТИПА С. 24/40 НР.

Число цилиндровъ	4
Диаметръ цилиндровъ	105 м.м.
Ходъ поршня	130 "
Ширина колеи	1.375 "
Разстояніе между осями	3.165 "
Ширина рамы	850 "
Свободное мѣсто для кузова	2.900 "
Размѣръ колесъ	880×120 "
Число скоростей	4.
Задній ходъ.	

ЦѢНА.

Шасси	Р. 6000	Телегр. кодъ.
Дубль-фаэтонъ	7800	Базисъ.
Ландолэ-лимузинъ	8400	Балансъ.
Лимузинъ	8400	Бандитъ.
		Баллада.



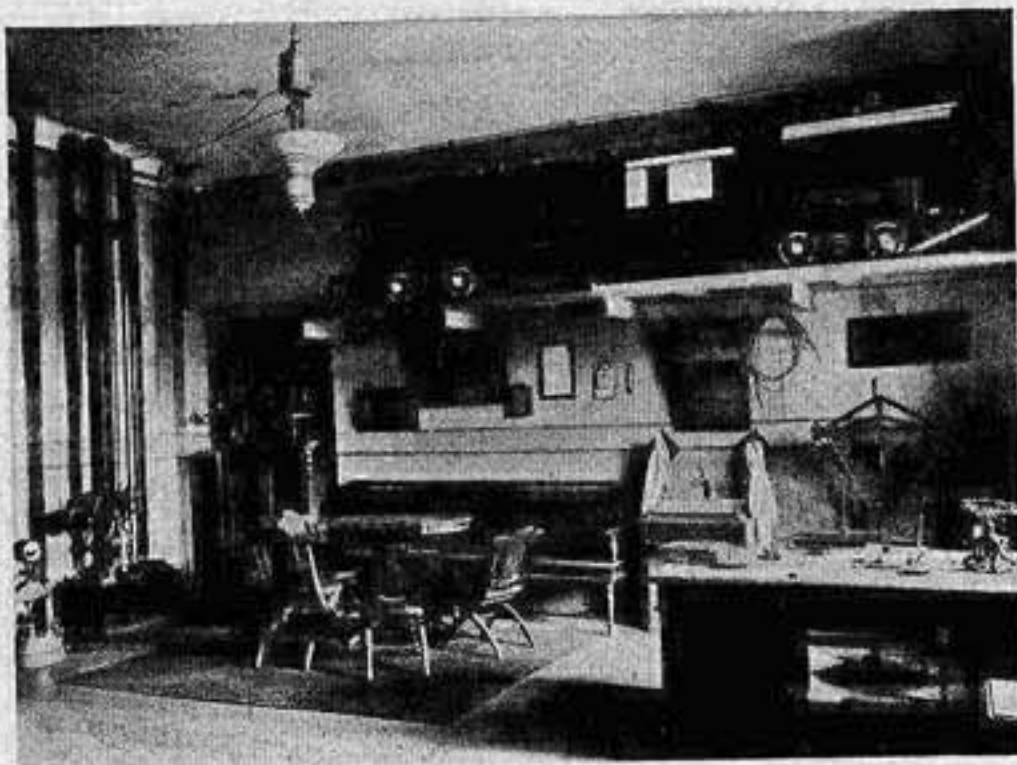
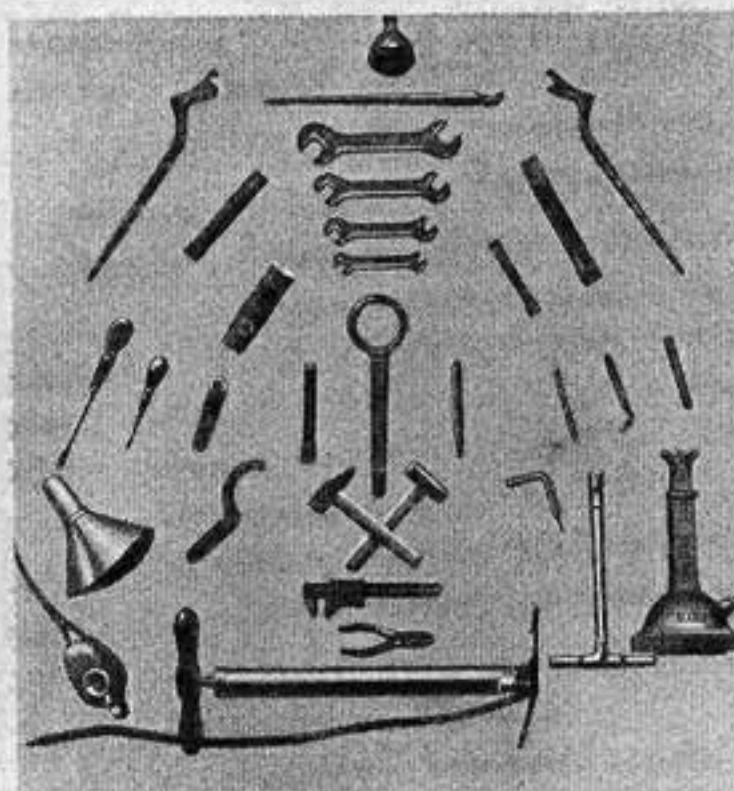
Торпедо дорожнаго типа.



ИНСТРУМЕНТЫ И ЗАПАСНЫЯ ЧАСТИ, ДОСТАВЛЯЕМЫЕ ПРИ КАЖДОМЪ АВТОМОБИЛѢ.

I. ИНСТРУМЕНТЫ.

- 1 двойной гаечный ключъ 10/14 м/м.
- 1 " " " 18/20 "
- 1 " " " 22/24 "
- 1 " " " 28/30 "
- 1 двойной торцевой ключъ 10/14 "
- 1 " " " 18/20 "
- 1 " " " 22/24 "
- 1 " " " для вентильныхъ пробокъ.
- 1 шпилька для торцевыхъ ключей.
- 1 ключъ для муфты сцѣпленія.
- 1 ключъ для сниманія колесъ.
- 1 ключъ для колесныхъ шляпокъ.
- 1 Англійскій ключъ.
- 1 универсальныя клещи.
- 1 стальной молотокъ.
- 1 бронзовый молотокъ.
- 1 дорнъ стальной.
- 1 шплинтоудалитель.
- 1 зубило.



- 1 отвертка, длиною 100 м/м.
- 1 " " " 40 "
- 1 воронка съ фильтромъ.
- 1 лейка для масла.
- 1 насосъ съ манометромъ для пневматиковъ.
- 1 домкратъ.
- 3 рычага для сниманія пневматиковъ.



II. ЗАПАСНЫЯ ЧАСТИ.

20 разныхъ гаекъ (наборъ).

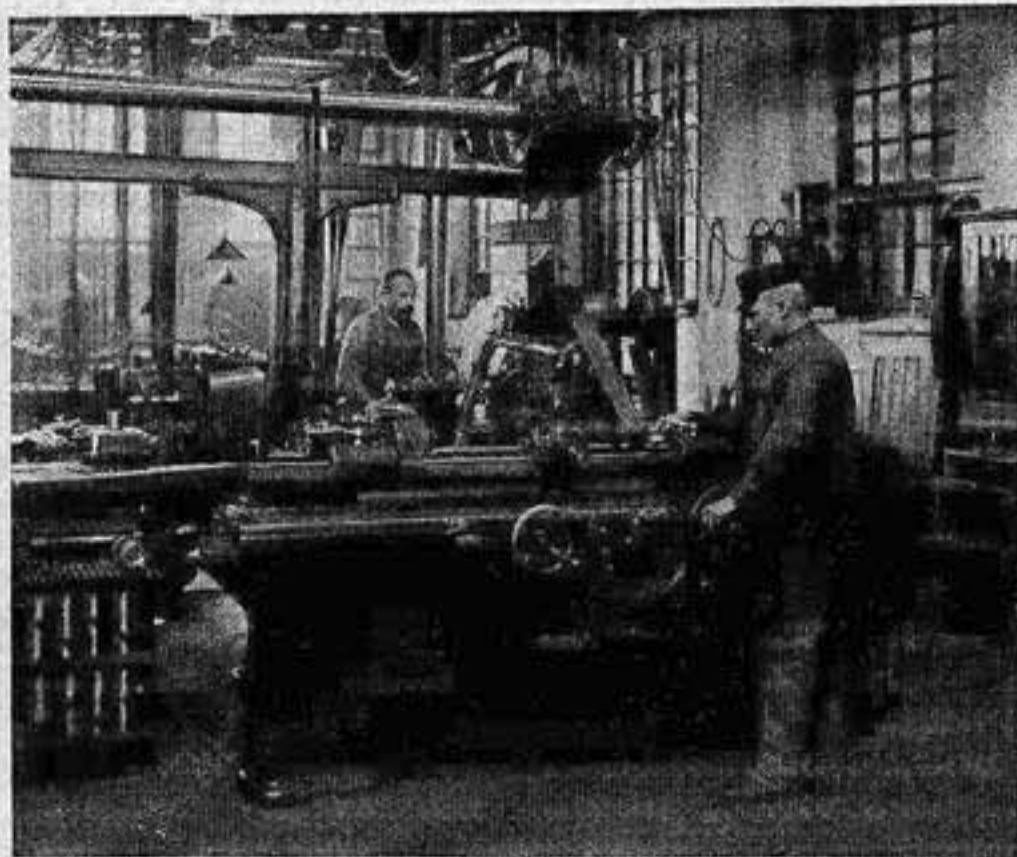
20 пружинныхъ шайбъ (наборъ).

40 разныхъ шплинтовъ (наборъ).

6 коническихъ штифтовъ (наборъ).

4 асбестовыхъ прокладки для выпускной трубы.

4 прокладки (мѣдь съ асбестомъ) для впускной и выпускной трубы.



2 прокладки къ водянымъ трубамъ.

8 прокладокъ къ свѣчамъ.

4 каучуковыхъ муфты для водяныхъ трубъ.

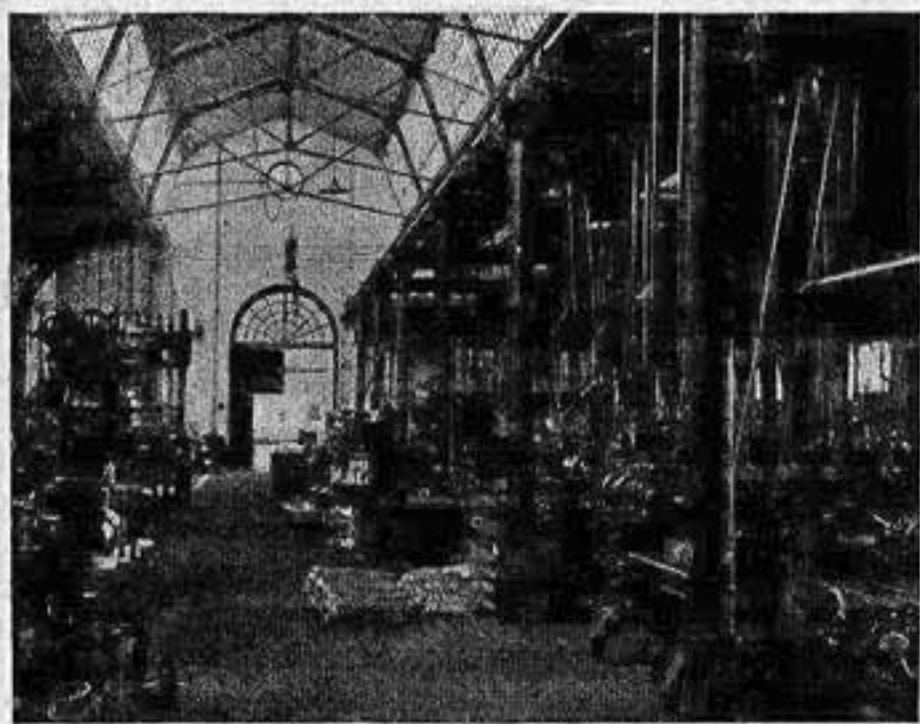
2 рессорныхъ хомута.

2 вентиля.

2 вентильныхъ пружины.

2 вентильныхъ трубки съ чеками.

1 мотокъ стальной отоженной проволоки 15/10 (300 граммъ).



Русско-Балтійскій Заводъ изготовляетъ также автомобили: грузовые разной мощности, омнибусы, санитарные, пожарные и другихъ типовъ—для всякаго назначенія.

Описанія и смѣты высылаются по первому требованію.



УСЛОВІЯ ПРОДАЖИ И ГАРАНТІЯ.

ЦѢНЫ. Какъ комплектные автомобили, такъ и отдѣльные, части продаются за наличный расчетъ, при чемъ всѣ цѣны, указанныя въ каталогѣ, разумѣются netto заводъ. Изъ полной стоимости $\frac{1}{3}$ вносится при самомъ заказѣ, $\frac{2}{3}$ при приѣмѣ издѣлія на нашемъ заводѣ или по полученіи извѣщенія объ исполненіи заказа, но во всякомъ случаѣ до отправки заказаннаго издѣлія съ завода.

ОТПРАВКА. Отправка производится за счетъ и рискъ покупателя; автомобили сдаются съ завода въ цѣлости и исправности, за поврежденія въ пути отвѣчаютъ ж. д., пароходныя О-ва и транспортныя к-ры. Упаковка относится на счетъ покупателя, рассчитывается по своей цѣнѣ и обратно не принимается.

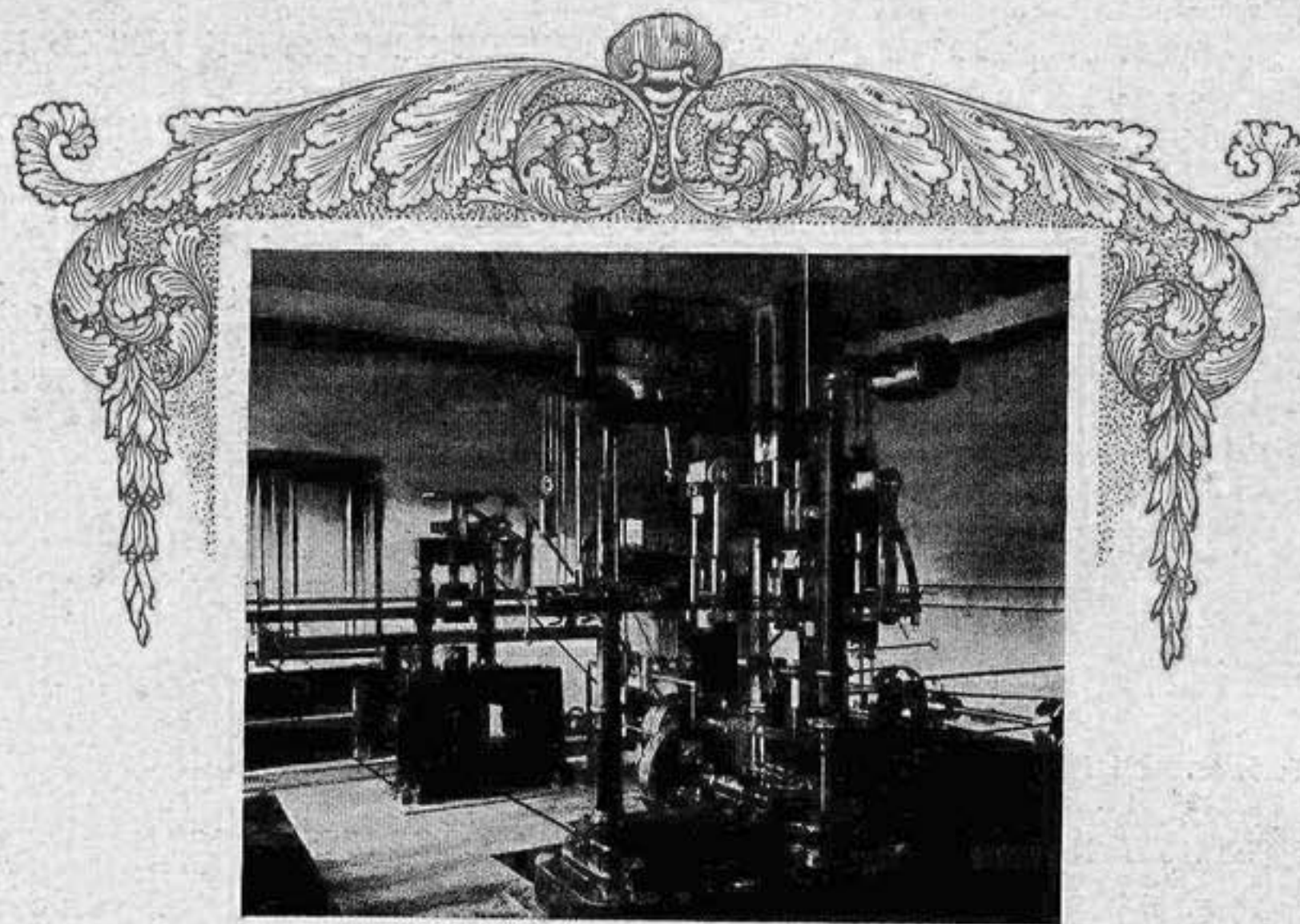
ИСПОЛНЕНІЕ. Заводъ принимаетъ всѣ зависящія мѣры къ исполненію заказовъ въ обусловленный срокъ, но не беретъ на себя обязательства какой-либо неустойки въ случаѣ зазданія. Стачки рабочихъ и случаи „force majeure“ освобождаютъ заводъ отъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ.

ПРИЕМЪ. Заказчику или его уполномоченному предоставляется право подвергнуть заказанные имъ предметы или издѣлія до принятія ихъ испытанію на нашемъ заводѣ или складахъ. Заказанное должно быть принято заказчикомъ не позже 2 недѣль по полученіи извѣщенія отъ завода; въ противномъ случаѣ заводъ можетъ продать изготовленные издѣлія другому лицу, а заказъ отсрочить на 3 мѣсяца.



ГАРАНТІЯ.

На выпускаемые автомобили заводъ выдаетъ шестимѣсячную гарантію, которая заключается въ томъ, что въ случаѣ поломки или порчи какихъ-либо частей мотора или шасси не по винѣ владѣльца, а вслѣдствіе недоброкачества матеріала, Акціонерное Общество Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода обязуется **БЕЗПЛАТНО ПОЧИНИТЬ** или **ЗАМѢНИТЬ НОВЫМИ** поломанныя части.





1882

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО



1896

РУССКО-БАЛТИЙСКАГО ВАГОННАГО ЗАВОДА ВЪ РИГѢ.

ОТДѢЛЕНИЕ ВЪ РИГѢ: Рижскій Сталелитейный Заводъ.

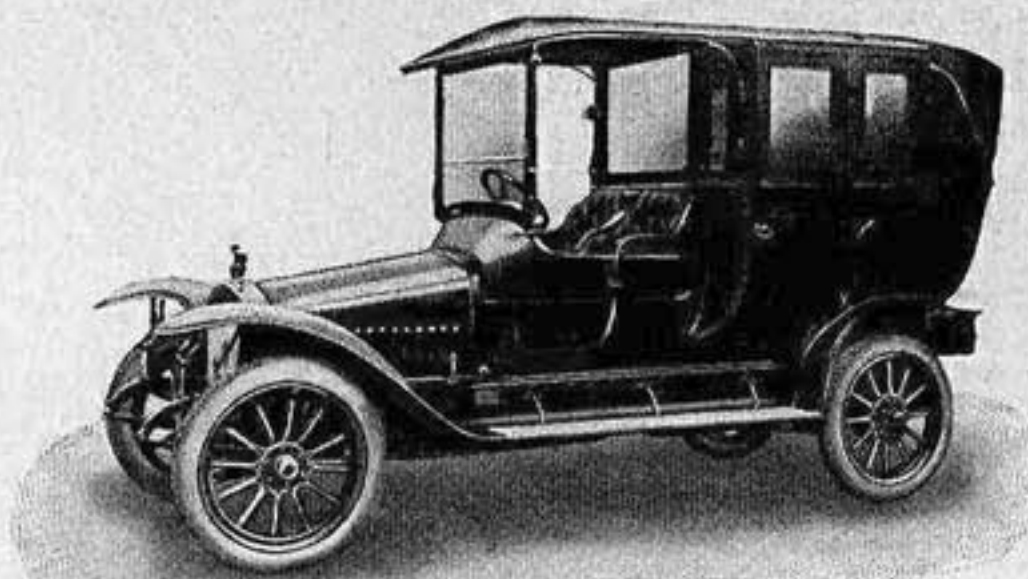
ПРАВЛЕНИЕ: Спб., ул. Гоголя, 13.
Телеф. 568-24, 508-18 и 2-74.СПБ. АВИАЦИОННЫЙ ОТДѢЛЪ:
Строгановская наб., 1. Телеф. 199-14.

СПБ. АВТОМОБИЛЬНОЕ ОТДѢЛЕНИЕ: Спб., Эртелевъ пер., 10. Тел. 469-07.

ЗАВОДЪ ИЗГОТОВЛЯЕТЪ:

АЭРОПЛАНЫ собственной системы (типъ И. И. Сикорскаго) и друг., всѣ запасныя части къ нимъ и принадлежности.

АВТОМОБИЛИ специально приспособленные для русскихъ дорогъ: пассажирскіе съ карроссери новѣйшихъ типовъ—для ѣзды по городу и туризма; грузовые—для всякаго назначенія.



ВАГОНЫ пассажирскіе, трамвайные, товарные и специального назначенія.

ДВИГАТЕЛИ нефтяные и керосиновые, различной мощности.

МОЛОТИЛКИ паровыя автоматическія, американскаго типа, и конныя.

СОРТИРОВКИ, сѣялки, плуги и другія издѣлія.

ПРЕДСТАВИТЕЛИ:

Въ С.-ПЕТЕРБУРГѢ, А. И. ЛУКОВЧИКЪ, Суворовскій пр., 54. Тел. 199-30 (по двигателямъ).

Въ КІЕВѢ, инж. В. Б. ПОПЕЛЬСКІЙ, Александровская ул., № 47.

Въ ЕКАТЕРИНОДАРѢ И БАКУ, Торговый домъ «СТУКЕНЪ и Ко».

Въ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССІИ, Торговый домъ «ЖЕЛѢЗНИКЪ», Москва, Мясницкая ул. № 17.

Въ ОДЕССѢ, РОСТОВѢ НА ДОНУ И ХАРЬКОВѢ, Торговый домъ «Инженеры: БРЖО-СТОВИЧЪ, КАРСНИЦКІЙ и ЗАКРЖЕВСКІЙ», Харьковъ, Сумская, № 15.