**05-077 ТБЭ-С, в некоторых документах МТБЭ-С56, 4х2 специальный троллейбус для обслуживания посетителей ВСХВ (ВДНХ) СССР на шасси и с оборудованием от МТБ-82Д, дверей 2, сидячих мест 37, снаряженный вес в пределах 10-11 т, ДК-202Б 80 кВт, 50 км/час, СВАРЗ 2+18 экз., 1955-56 г. в.**



**Разработчик** Центральное конструкторское бюро Трамвайно-троллейбусного управления Мосгорисполкома, Москва.

**Изготовитель:** Ордена Трудового Красного Знамени (1942 г.) Сокольнический вагоноремонтно-строительный завод Трамвайно-троллейбусного управления Мосгорисполкома, Москва. С середины 1930-х г. и до 1957 г. носил имя Л.М. Кагановича.

*forester [Золотой меценат] 17 октября 2016, pastvu.com*

 Я ещё помню эти машины на ВСХВ. Он тогда казался космическим пришельцем. Весь в хроме. Какого-то изумрудно-голубого окраса. Панорамное остекление салона. Огромное количество нефункционально-украшательских цацек.

*Н.С. Марков на transphoto.org 08.12.2015.* С гл. уважением и благодарностью «снимаю шляпу».

По московским 401-420 поставок 1955 и 1956 г., а также 421-430 поставок 1957-1958 номеров в приказах нет, но они судя по всему совпадают со второй-третьей цифрой гаражного номера, *искл. 422 - 21*. Дальше так: 431 - 31, 432 - 33, 433 - 35, 434 - 36, 435 - 38, 436 - 39, 437 - 40, 438 - 41, 439 - 42, 440 - 43, 441 - 44, 442 - 45.

Дальше на замену выбывшим: 415 - 51, 416 - 52, 417 - 53, 418 - 54, 420 - 55.

Дальше опять новая нумерация: 447 - 56, 448 - 57... и так по порядку до 471 - 80. Потом 472 - 82... и так до 486 - 96. Это приход до конца 1959 года

Из статей: *История транспорта https://dzen.ru/a/ZHhisnpQhkUApm6A?ysclid=lztkhb39bf460944318 01.06.2023 и https://dzen.ru/a/YZjy8gyZjkZC3naq 20.11.2021.* Иных материалов по этим троллейбусам, основанных на работе с первоисточниками, не найдено. Спасибо автору и тем, кто ему помогал.

 Троллейбус ТБЭС был создан по заданию Мосгорисполкома и Трамвайно-троллейбусного управления.

*ЦГАМ, ф.Р-404, оп. 1, №328, л. 54-57*

***Приказ Трамвайно-троллейбусного управления Мосгорисполкома №65 от 30 апреля 1955 г. «Об изготовлении двух опытных троллейбусов для ВСХВ»:***

...заводу СВАРЗ в кооперации с МТРЗ изготовить по чертежам ЦКБ ТТУМ два новых опытных троллейбуса для обслуживания посетителей ВСХВ: один – к 1 июля, второй – к 1 августа. Главному конструктору ЦКБ ТТУМ тов. Строганову закончить проектирование, передать КД на СВАРЗ в мае-июне 1955 года. МТРЗ изготовить две рамы шасси МТБ-82Д с капитально отремонтированными агрегатами (двигатели ДК-202Б и др.)...

***Распоряжение Мосгорисполкома №1252 от 06 июня 1955 г.\* «О постройке опытных троллейбусов со специальными кузовами для обслуживания посетителей ВСХВ»:***

... 1) утвердить техническое задание, представленное ТТУМ, и эскиз оформления троллейбуса согласно приложению 1;

 2) изготовить два опытных троллейбуса для обслуживания ВСХВ со сдачей в эксплуатацию: образец № 1 – к 15 июля, образец № 2 – к 15 августа.

Приложение 1. «Техническое задание…

габаритные размеры, мм: 11000 (без бамперов) х 2700 х 3050 (без эл./об.)

высота салона: 2100 мм, высота пола: 900 мм

масса, кг: не более 9000 кг (в т. ч. на переднюю ось не более 30%)

Ширина дверного проема в свету, мм: 1000

Электрооборудование должно быть расположено сзади, двери с пневматическим приводом, все механическое и другое оборудование от МТБ-82Д, кроме рулевого управления (применить от ЯАЗ-200).

 Сразу же после выхода распоряжения Мосгорисполкома началась постройка двух троллейбусов. Они были построены досрочно. Премьера троллейбуса состоялась 13 августа 1955 года в Зеленом театре парка «Сокольники» на вечере, посвященном 50-летию завода СВАРЗ. Троллейбус в целом произвел хорошее впечатление и на 1956 год была запланирована постройка ещё восемнадцати экземпляров.

 Согласно ***Приказа начальника Трамвайно-троллейбусного управления №191 от 09.12.1955 г.:*** «...построить на заводе СВАРЗ в течение 1956 года троллейбусы ТБЭ-С в количестве 18 шт., в т. ч. по кварталам: 1 – 3 шт., 2 – 6 шт., 3 – 6 шт., 4 – 3 шт...» *ЦГАМ, ф.Р-404, оп.1, №332, л.91-99*

 В течение 1955 года два экземпляра троллейбуса, получившего название ТБЭ-С, что означало «Троллейбус экскурсионный завода СВАРЗ» работали в качестве экскурсионных на улицах Москвы. Первоначально они не имели инвентарных номеров, а 20 октября 1955 года им присвоили инвентарные номера 401 и 402.

 В серийных троллейбусах 1956 года остекление створок дверей сделали большей площади. Все остальные внешние параметры остались прежними. Первые три троллейбуса постройки 1956 года, получившие номера №403, 404 и 405, зачислены на инвентарь Трамвайно-троллейбусного управления Мосгорисполкома 1 июня 1956 года. Все новые троллейбусы поступили во 2-й троллейбусный парк столицы для обслуживания линии на ВСХВ. 1 июля с завода поступили ещё четыре троллейбуса №406-409. Далее зачисление на инвентарь происходило так: 01.08.1956 - №410, 10.08.1956 - №411, 412, 11.09.1956 - №413, 414, 15.12.1956 г. - №415-420.

 Таким образом, по состоянию на 31.12.1956 г. в Москве было уже 20 троллейбусов: два опытных, 1955 г. в. и 18 серийных, 1956 г. в. Начиная с заводского номера 17 (зачислен на инвентарь Московского троллейбуса 15 декабря 1956 года), произошла замена надписи на передке «ВСХВ» на надпись «МОСКВА».

 Здесь сразу хочу сделать важное отступление. Все троллейбусы выпуска 1956 года в документах ТТУМ назывались «МТБЭ-С». Первое раз название «МТБЭ-С» прозвучало в приказе начальника Трамвайно-троллейбусного управления Мосгорисполкома №90 от 29 мая 1956 года. Именем «МТБЭ-С» этим приказом были названы первые серийные машины 1956 года постройки - 403, 404 и 405. В дальнейшем название «МТБЭ-С» применялось в приказах ТТУМ в течение всего 1956 года для всех машин, поступающих в город. В некоторых документах машины 1956 года выпуска именовались «МТБЭ-С56». В дальнейшем и до конца серийного выпуска троллейбус именовался МТБЭ-С. Таким образом, название ТБЭ-С официально применялось только для первых двух троллейбусов типа 1955 года постройки. Впрочем, в ряде парковых документов встречались названия: ТБЭ-С, ТБЭС, МТБЭС. При этом от типа троллейбуса и года его выпуска название в те годы не зависело.

 Производство троллейбусов в 1957 году продолжилось только в 4-м квартале года. Решением Мосгорисполкома №34/12 от 08.07.57 г. предписывалось изготовить на заводе СВАРЗ 10 шт. троллейбусов типа МТБЭ-С56, из них в 1957 году – 6 шт., и в 1-м кв. 1958 года – 4 шт. Для этого Управление должно было списать 10 троллейбусов МТБ-82Д, шасси и электрооборудование которых завод использовал под изготовление новых МТБЭ-С56.

 Троллейбусы 1957 года выпуска имели конструктивные изменения по сравнению с ранее выпущенными экземплярами. Среди них:

*ЦГАМ, ф.Р-404, оп.1, д.425, л.44-45.*

 установка зимних рам, закрытых верхних световых проемов, установка закрытых кабин водителя;

 установка печей отопления в салоне (ранее выпущенные троллейбусы не имели отопления так как линия на ВСХВ эксплуатировалась только в теплое время года), обогрев места водителя и кондуктора;

 установка безосоколочных силикатных стекол в лобовые и задние окна, а также перегородку водителя, таких же стекол и на скаты крыши, но с кремово-желтым оттенком).

Измененные троллейбусы в документах именовали МТБЭ-С57. Но внешне они не отличались от машин, выпущенных в 1956 году.

В мае 1958 года было решено капитально отремонтировать 15 троллейбусов выпуска 1955-56 г. и привести их к уровню модели МТБЭ-С57. Согласно смете, переоборудование опытных экскурсионных троллейбусов №401 и 402 обошлось в 98 000 рублей за один троллейбус, переоборудование троллейбусов типа ТБЭ-С56 — 70 000 рублей за один троллейбус.

 Троллейбусы, выпущенные в 1958, тоже внешне не отличались от их собратьев, выпущенных в 1956 и 1957 годах. Поэтому, утверждение о том, что в 1958 году кузов троллейбуса претерпел существенные изменения, не соответствует действительности.

 Но и в 1959 году троллейбусы СВАРЗ выпускались в том же виде, что и ранее! За исключением лобового стекла, которое из стало 4-составным. Правда, по какой-то причине на некоторые машины продолжали ставить лобовые стекла старого образца.

 Далее в конструкцию кузовов троллейбусов СВАРЗ внесли изменения. Наиболее значительные из них были следующими:

*ЦГАМ ф.Р-404, оп.1, д.584 л.296-298*

- удлинился кузов вновь выпускаемых троллейбусов на 150-200 мм для увеличения кабины водителя и дополнительной установке с правой стороны одноместного сиденья;

- сделана перегородка места кондуктора от задней входной двери и сделать поручень;

- изменена конструкция входных и выходных дверей;

- боковые окна сделаны несъемными и открывающимися на 25-30% площади окна;

- уменьшена световая часть потолка;

- с задней стенки убрано зеркало, замененное декоративной отделкой.

 Начиная с московского инвентарного №510, поступившего в ФАТП с завода 5 июля 1960 года, конструкция кузова троллейбуса существенно изменена. Удлинен кузов, конструкция входных дверей из двухстворчатых стала трехстворчатой, изменена конструкция боковых окон пассажирского салона: теперь они были выполнены из сталинита с форточками, открывающимися на 25% площади окна; площадь остекления скатов крыши уменьшена чтобы усилить кузов. Остекление задней стенки кузова стало меньшей площади. На передке появился стеклянный трехсоставной маршрутоуказатель, а вместо массивной эмблемы с литым памятником В. Мухиной «Рабочий и колхозница» и надписью «МОСКВА» над ней, появилась лаконичная штампованная, никелированная эмблема завода-изготовителя.

*http://metroblog.ru*

 На довоенной выставке внутреннего транспорта не было. После реконструкции (1954 г.) когда территория увеличилась, по выставке решили пустить троллейбус. Для них построили специальное внутреннее полукольцо. Оно было почти замкнутым: два разворотных кольца находились справа и слева от главного входа. Линию сделали именно такой, а не кольцевой, для того, чтобы пути движения троллейбусов не пересекались с основными путями пешеходного движения — на выставке была принята схема чёткого разделения пешеходного и автомобильного движения. Полукольцо позволяло также производить подвоз грузов и товаров во время работы выставки, практически не мешая посетителям.

 Строительство линии завершилось весной 1954 года. Маршрут получил индекс «В». На маршруте имелось 12 остановок. Протяжённость маршрута - 10,5 км. Движение было сезонным: с начала мая до конца октября: в будние дни курсировали 8, а в выходные - 12 машин в час. Линию демонтировали в 1970 г.

 Троллейбусная линия была хороша. Но троллейбусы ходили вдали от самого интересного, а пускать троллейбусы по пешеходной зоне не стали! В 1957 году появилась альтернатива - автопоезд на базе микроавтобуса превратившегося в тягач, тянущий за собой два прицепа. Вместимость была невероятной: 2+12+16+16 человек, включая водителя. Для тихого движения по пешеходным зонам было самое то.

 *https://trolley.ruz.net/trollcars/tbes/*

 В 1954 году вновь открылась основанная еще в 1939 году и закрытая с началом Великой Отечественной войны Всесоюзная сельскохозяйственная выставка (ВСХВ). На территории площадью 207 га расположилось 383 здания и павильона. Для обслуживания посетителей выставки была выстроена специальная троллейбусная кольцевая линия длиной 9,5 км, имевшая в плане форму подковы и разворотные кольца по обе стороны от главного входа. По новой линии стали курсировать в летнее время троллейбусы нового маршрута "В". Первоначально здесь работали специально изготовленные троллейбусы МТБ-ВСХВ, сделанные на заводе им. Урицкого на базе модели МТБ-82Д - с несколько увеличенными окнами салона, дополнительными огоньками по бортам и литыми украшениями. Первая партия этих троллейбусов, с № 1753, 1754, 1755, 1757, 1759, 1762, поступила во 2-й троллейбусный парк 1 августа 1954 года. Чуть позднее прибыли еще 2 или 4 троллейбуса (известен № только одного из них - 1772). Но совсем скоро стало понятно, что эти машины морально устарели и на звание последнего достижения Страны Советов в троллейбусостроении уже не тянули. Забегая вперед, скажем, что МТБ закончили работу на ВСХВ уже в 1956 году.

 Исходя из необходимости замены машин, курсирующих по главной выставке Советского Союза, чем-либо более совершенным, Партия и Правительство поручили Сокольническому вагоноремонтному заводу (СВАРЗ) разработать и наладить производство принципиально новых троллейбусов для перевозки гостей ВСХВ. И коллектив завода СВАРЗ с честью выполнил это почётное и ответственное задание - под руководством главного конструктора В. В. Строганова был создан "Троллейбус для ВСХВ" - так в течении всего 1955 года в литературе обозначалась новая модель.

 Прежде всего новая машина отличалась смелым, ярким, небывалым дизайном. Дизайнерские решения выглядят наиболее свежими в том случае, если их элементами послужили принципиально новые, только что изобретённые материалы и конструкции, которые были невозможны ранее. Пятидесятые - годы начала освоения пластика и гнутого стекла. И троллейбус, призванный защищать честь страны в области технологий городского транспорта, превосходно справился с этой задачей. Авторы применили конструкцию, не встречающуюся в практике строительства кузовов троллейбусов и автобусов ни до, ни после. Вместо боковых стёкол, их роль выполняли полностью прозрачные пластиковые шторки, которые в хорошую погоду могли приподниматься вверх, загибаясь под остекление крыши. Использование пластика и гнутого стекла делало кузов троллейбуса поистине революционным. В данном случае решение было не демонстративным, а весьма оправданным: действительно, для максимального обзора во время экскурсионных поездок требовались значительно увеличенное "зрительное пространство" - застеклённое и, ещё лучше, полностью свободное от преград. На лобовом листе помещалась большая литая эмблема ВСХВ. ТБЭС не шел ни в какое сравнение с троллейбусом МТБ-ВСХВ и по отделке салона: были установлены 32 сиденья с подпружиненныи подушками и велюровой обшивкой, по проходу внутри салона была уложена ковровая дорожка, а на широкой стойке между задними стеклами было установлено зеркало. Кабина водителя была лишь с левой стороны отделена от салона полуперегородкой, а справа ее отделяла только хромированная цепочка. Передний и задний буфера на троллейбусе были выполнены из хромированной стали. От МТБ-82Д на новой машине была сохранена лишь рама, ходовая часть и электрооборудование - более совершенного на тот момент промышленность еще не выпускала.

 Первую машину начали строить на СВАРЗе 9 июля 1955 года, и предъявили правительственной комиссии уже 17 августа. По неподтвержденной информации, ее принимал лично Н.С. Хрущев. Затем машина поступила на испытания во 2-й троллейбусный парк, который в те годы являлся испытательным полигоном для всех машин новых типов.

 На самой первой машине ТБЭС, получившей городской №401, была применена нестандартная схема расположения основания токоприемников на крыше. По замыслам разработчиков, для обеспечения лучшей маневренности машины, на этом троллейбусе были применены более длинные штанги токоприемников, и их основание было смещено на одну секцию вперед по ходу машины. Но в связи с чисто техническими трудностями подъема штанг, завод был вынужден отказаться от этого в принципе перспективного новшества и в дальнейшем вернуться к стандартной конструкции. Второй опытный троллейбус, построенный уже по традиционной схеме, был построен 28 сентября 1955 года. В 1956 году, после испытания опытных экземпляров, "Троллейбусы для ВСХВ" запустили в серийное производство. Тогда же им было присвоено название ТБЭ-С56, то есть ТроллейБус Экскурсионный завода СВАРЗ, год начала серийного выпуска — 1956. Третий (и первый серийный) троллейбус был изготовлен 4 февраля 1956 года, восьмой — 5 сентября 1956, четырнадцатый — 17 октября 1956 года, а в декабре 1956 в Москве их было уже 18.

 Все ТБЭ-С56 с завода окрашивались в белый цвет с нежно-зеленой полосой посередине кузова и поступали во 2-й парк. Сначала все СВАРЗы работали на маршруте "В". На выставочном маршруте работало ежедневно по 8 машин, а в выходные дни их число увеличивалось до 12. 4 апреля 1956 года один троллейбус пустили по улице Горького в качестве экскурсионного, и с тех пор ТБЭ-С56 начали осваивать город. Хорошо зарекомендовавшие себя на линии "В" троллейбусы решено было выпустить и на обычные маршруты. Первый ТБЭ-С56 вышел на 4-й маршрут 19 июня 1957 года.

 В 1957 году несколько троллейбусов были переданы в другие города: № 417 и 420 - в Киев, № 418 - в Харьков. 22 июня того же года была закончена сборка 2 ТБЭ-С56 для Ленинграда, а уже 26 июня они были туда отправлены. По другой версии, в Ленинград отправился № 416 (впоследствии он подвергся переделке на месте и получил обозначение "Ленинград–2"). Первый троллейбус МТБЭС сошел с конвейера 25 января 1958 года.

 В 1958 году к 175-летию Севастополя СВАРЗ изготовил в подарок один троллейбус типа ТБЭС. Он вышел из ворот завода 11 июня 1958 года и был отправлен в Севастополь, куда и прибыл 13 июня, а на следующий день, в день празднования юбилея города, был выставлен у Приморского бульвара. На торжестве электрик СВАРЗа В.С.Галенкин от имени Моссовета и всех москвичей поздравил севастопольцев с юбилеем города и передал в подарок от Москвы этот новый троллейбус. Машина получила инвентарный № 101 и затем была пущена на первый маршрут.

 В 1959 году на базе ТБЭС на СВАРЗе был построен опытный аккумуляторный электробус для доставки пассажиров от городского аэровокзала в аэропорт Внуково.

 В процессе эксплуатации троллейбусов выяснилось, что из-за погони за увеличенной обзорностью, крыша у ТБЭС получилась недостаточно жесткой, и в процессе модернизации, крыша у троллейбусов заменялась на аналогичную крыше троллейбуса МТБЭС. После капитального ремонта троллейбусы лишались части элементов внутренней и внешней отделки, в частности вместо литой фигуры "Рабочий и колхозница" на лобовой части троллейбуса появилась наклонная надпись "СВАРЗ" а-ля МТБЭС. В 1961 или 1962 году линия на ВДНХ была закрыта, и посетителей выставки стали перевозить на автопоездах завода РАФ, сделанных на базе серийных микроавтобусов. Поскольку ТБЭС были еще в технически хорошем состоянии, то было решено провести еще одну их модернизацию и использовать машины на обычных городских пассажирских маршрутах. Но, поскольку в это же время (1961 год) было принято решение укомплектовать 2-й троллейбусный парк полностью ЗИУ-5, большинство ТБЭС в 1961-62 годах было передано в другие города: Ярославль, Житомир, Харьков, Севастополь, Ташкент.

 Оставшиеся в Москве ТБЭС (после 1962 года их было 9 - № 402, 404, 407, 409, 410, 413, 415, 419, 421) по внешнему виду практически перестали отличаться от МТБЭС, только скошенный проем передней двери — отголосок выставочных двустворчатых полудверей напоминал о том, что это бывшие "выставочные" машины. Однако, и переделанные ТБЭС, и МТБЭС объединяла одна общая беда - узкие двери, замедлявшие высадку и посадку.

 В дальнейшем с 1958 года было налажено производство троллейбусов МТБЭС (Модернизированный ТроллейБус Экскурсионный Сокольнический). С этого же момента ТБЭ-С56 получили название ТБЭС. Поскольку условия эксплуатации в городе заметно отличаются от экскурсионных поездок по территории выставки, в конструкцию троллейбуса были внесены изменения: пассажирский салон был остеклен, конструкторы отказались также от сложных в изготовлении, ширмовых подъемных стекол салона, заменив их обычными стеклами с откидывающимися форточками и уменьшив по высоте, два больших гнутых лобовых стекла были заменены на четыре меньшего размера. Удобнее стало водителям - появился пневмоусилитель руля, позволивший стать машине более легкой в управлении. Планировка электрооборудования под полом салона также претерпела некоторые изменения: контакторные панели были перенесены из-под заднего борта на среднюю часть корпуса. С машины исчез литой барельеф "рабочий и колхозница", замененная наклонной надписью "СВАРЗ". Фары переместились с хромированного переднего бампера на лобовой лист кузова, а их место заняли поворотные сигналы. Упрощению подверглась также и отделка салона: исчезло зеркало и ковровая дорожка, сидения были обшиты вместо велюра более дешевой искусственной кожей. Зато в салоне были установлены поручни (на троллейбусе ТБЭС поручни отсутствовали, так как машина предназначалась только для сидячих пассажиров). Кроме этого, у МТБЭС первая створка передней двери — прямоугольная, тогда как у ТБЭС — скошенная. Первый троллейбус МТБЭС сошел с конвейера 25 января 1958 года.

 Все модернизированные СВАРЗы в 1958 году также поступали во 2-й парк. В конце 1958 года в городе насчитывалось 18 "чистых" ТБЭС и 26 "переходных" МТБЭС. В процессе производства МТБЭСы постоянно меняли свой внешний облик и все менее были похожи на своего родителя. Так, в троллейбусах 1958 года изменилась конструкция кузова: боковое остекление крыши кузова стало меньше, уменьшились также боковые и задние окна пассажирского салона, двери стали трехстворчатыми, маршрутный фонарь стал больше и с подсветкой. В троллейбусах 1959 года лобовое стекло стало состоять из четырех фрагментов, с передка исчезла эмблема ВСХВ и вместо нее появилась надпись СВАРЗ. С 7 июня 1962 года изменилась конструкция брызговиков: на более ранних машинах они напоминали хвост кометы, а теперь стали круглыми, как у МТБ-82.

 Троллейбусы МТБЭС также строились СВАРЗом специально по разнарядке и для других городов. 30 апреля 1960 года 2 троллейбуса получил Минск, им присвоены № 95 и 96. В Ригу поступило 7 троллейбусов - 2 в 1958 году (получившие № 100 и 101), 1 - в 1959 г. (№ 102) и 4 - в 1960 гг. (№ 103-106). Они были списаны в 1969-70 гг. В Севастополь, помимо ТБЭС № 101, поступило еще 11 новых машин: в 1960 гг. - № 102-104, в 1961 - № 105-107, в 1962 - № 108-112. Поступали троллейбусы и в Баку. Эти машины уходили прямо с конвейера и в Москве не работали. В ходе эксплуатации они порой претерпевали сильные изменения (как правило, из-за невозможности достать оригинальные запасные части), в первую очередь, упрощалось и изменялось остекление.

 В 1966 году Ташкент пострадал от сильнейшего землетрясения, и многие города отправили туда в качестве помощи свой подвижной состав городского транспорта, среди прочих, Москва направила и несколько МТБЭС.

 В 1975 году пассажирская эксплуатация МТБЭС была завершена.