



You have downloaded a document from
RE-BUŚ
repository of the University of Silesia in Katowice

Title: Komunikacja trolejbusowa a krajobraz kulturowy miasta Tychy

Author: Anna Powąłka, Maria Tkocz

Citation style: Powąłka Anna, Tkocz Maria. (2012). Komunikacja trolejbusowa a krajobraz kulturowy miasta Tychy. „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego” (Nr 18, 2012, s. 149-159)



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI
W KATOWICACH



Biblioteka
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego

Anna POWAŁKA, Maria TKOCZ

Uniwersytet Śląski
Wydział Nauk o Ziemi
Sosnowiec, Polska
e-mail: maria.tkocz@us.edu.pl

KOMUNIKACJA TROLEJBUSOWA A KRAJOBRAZ KULTUROWY MIASTA TYCHY

TROLLEY-BUS TRANSPORTATION VERSUS THE CULTURAL LANDSCAPE OF TYCHY

Słowa kluczowe: ekologiczne środki transportu miejskiego, trolejbusy, krajobraz kulturowy, miasto „sypialnia”

Key words: *ecological means of transport, trolley-buses, cultural landscape, sleeper city*

Streszczenie

W artykule przedstawiono zarys rozwoju komunikacji trolejbusowej w Tychach oraz wybrane elementy krajobrazu kulturowego tego miasta roztaczające się wzdłuż tras linii trolejbusowych. Przebieg tras trolejbusowych daje możliwość poznania jedyne w swoim rodzaju miasta zaplanowanego i konsekwentnie realizowanego jako miasto o dominującej funkcji mieszkaniowej. W zagospodarowaniu przestrzeni Tychów odzwierciedlają się wszystkie tendencje urbanistyczno-architektoniczne realizowane w Polsce po II wojnie światowej, od socrealizmu charakterystycznego dla lat 50. XX w., poprzez wielokondygnacyjne bloki z „wielkiej płyty” do deweloperskich osiedli jedno- i wielorodzinnych XXI w. Podróż trolejbusem umożliwia poznanie różnorodnych architektonicznie i funkcjonalnie osiedli tworzących niepowtarzalny krajobraz miasta zaplanowanego jako „sypialnia” dla Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego.

Abstract

The article presents an outline of trolley-bus transportation in Tychy, as well as selected elements of the cultural landscape of the city extending along trolley-bus lines. The trolley-bus routes provide the possibility to get to know a city unique in its kind - designed and consistently developed as a city with a dominating residential function. The space development of Tychy reflects all urban and architectural tendencies realized in Poland after World War II, from socialist realism characteristic of the 1950s, through prefab high-rises, to developed single- and multi-family apartment complexes. Travelling by trolley-bus allows one to familiarize themselves with the architecturally and functionally diverse housing complexes that create the unique landscape of the city designed to be a sleeper city for the Upper-Silesian Industrial Region.

WSTĘP

Historia trolejbusów sięga lat 80. XIX w. W Polsce pojawiły się dopiero w pierwszej połowie XX w. Obecnie komunikacja trolejbusowa funkcjonuje w 312 miastach świata (www.trolleyemotion.com) o zróżnicowanej strukturze społeczno – gospodarczej. W Polsce tylko trzy miasta posiadają taki środek komunikacji miejskiej: Gdynia, Lublin oraz Tychy. Przez te lata trolejbusy wrosły w krajobraz tych miast, stając się jedną z jego wizytówek, a tym samym swego rodzaju atrakcją turystyczną dla odwiedzających. Pajęczyna przewodów trakcyjnych utkana nad ulicami Gdyni, Lublina i Tych, po której majestatycznie i z charakterystycznym dźwiękiem poruszają się popularne „trajtki” stanowi wyróżnik tych miast w regionie oraz świadczy o prestiżu wielkomiejskim.

Kiedy w 1950 r. podjęto decyzję o budowie Nowych Tychów, myśłano o stworzeniu miasta – sypialni, które byłoby zlokalizowane blisko wielkich ośrodków przemysłowych, a jednocześnie w sposób naturalny odgródzone od hałd, wielkich fabryk i kominów tak bardzo charakterystycznych dla krajobrazu Górnego Śląska. Nowe Tychy miały być azylem dla ludzi wracających z pracy, miały być miastem, w którym mieszkańcy mogli żyć, odpoczywać i rozwijać się z dala od hałasu przemysłowego i smogu. Przemawiało za tym kilka czynników, z których najważniejszym było korzystne położenie na skraju Puszczy Pszczyńskiej. Dzięki przyjętym koncepcjom urbanistycznym miasto od podstaw budowano z uwzględnieniem obszernych stref zieleni, zarówno tej wewnątrzsiedlowej jak i wydzielonej, tworzącej charakterystyczną zieloną oś miasta. W Tychach powstały liczne tereny zielone w postaci parków i skwerów, które zajmują około 30% powierzchni miasta (Musioł, 1992). Osiedla zaprojektowano na kształt działek ogrodowych, które połączyły szerokie aleje i ulice. Układ drogowy był jednym z czynników, który wpłynął na przeprowadzenie w Tychach swoistego eksperymentu, jakim było uruchomienie komunikacji trolejbusowej. Rozwiązanie to miało usprawnić obsługę komunikacyjną rozwijającego się miasta oraz doskonale wpisywało się w jego ekologiczny wizerunek.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie wybranych elementów krajobrazu kulturowego miasta Tychy usytuowanych wzdłuż tras linii trolejbusowych. Tychy są przykładem miasta o dominującej funkcji mieszkaniowej, w którym odzwierciedlają się wszystkie tendencje urbanistyczno-architektoniczne realizowane w Polsce po II wojnie światowej od socrealizmu charakterystycznego dla lat 50. XX w., poprzez wielokondygnacyjne bloki z „wielkiej płyty” do deweloperskich osiedli jedno- i wielorodzinnych XXI w. Podróż trolejbusem umożliwia poznanie różnorodnych architektonicznie i funkcjonalnie osiedli tworzących niepowtarzalny krajobraz miasta „sypialni”.

GENEZA BUDOWY TRAKCJI TROLEJBUSOWEJ W TYCHACH

Na początku lat 80. XX w. w związku z trudnościami w zaopatrzeniu w olej napędowy WPK w Katowicach rozważało wprowadzenie alternatywnego środka komunikacji miejskiej wobec komunikacji autobusowej. Początkowo rozważano budowę sieci tramwajowej ale wymagało to dużych nakładów finansowych i długiego cyklu inwestycyjnego, dlatego najlepszym rozwiązaniem okazał się trolejbus. 11 lutego 1982 r. zapadła decyzja o budowie eksperymentalnej linii trolejbusowej (20 lat..., 2003; Grzywocz, 1984). Do realizacji projektu wybrano miasto Tychy, ze względu na korzystny układ drogowy (szerokie ulice), brak skrzyżowań z innymi środkami transportu korzystającymi z sieci górnej (tramwaje, kolej) oraz duże potoki pasażerskie. Za wprowadzeniem komunikacji trolejbusowej przemawiały również inne argumenty, tj.:

- ekologia (brak emisji spalin i niski poziom hałasu),
- większa przepustowość tras (zakładano wprowadzenie taboru o większej pojemności),
- niższe koszty eksploatacyjne (niższy koszt energii elektrycznej w stosunku do paliw płynnych w latach 80.).

Analizując powyższe argumenty z perspektywy czasu, trzeba stwierdzić, że dwa ostatnie okazały się chybione, ponieważ trolejbusów przegubowych nigdy w Tychach nie wprowadzono, a koszty eksploatacji trolejbusów od samego początku były wyższe w porównaniu do komunikacji autobusowej. Jednakże pomimo podwyższonego poziomu kosztów eksploatacyjnych i inwestycyjnych w stosunku do komunikacji autobusowej ważne są walory ekologiczne tego środka transportu miejskiego. Względny ekologiczny, społeczny i zdrowotny obok czysto matematycznego wyliczenia kosztów eksploatacji zyskują coraz większą wagę w ogólnym rachunku ekonomicznym.

BUDOWA I ROZWÓJ TRAS TROLEJBUSOWYCH W TYCHACH

Decyzją wojewody katowickiego z dnia 11 lutego 1982 r. rozpoczęto prace przy budowie infrastruktury trolejbusowej. Początkowo wybudowano 4-kilometrowy odcinek sieci trakcyjnej wiodący od zajezdni autobusowej WPK przez ówczesne ulice Hanki Sawickiej (obecnie Piłsudskiego) i Zawadzkiego (Dmowskiego) do ulicy Krasickiego (Jana Pawła II). Oficjalna inauguracja pierwszej linii trolejbusowej w Tychach nastąpiła 1 października 1982 r. Tego dnia trolejbusy przewiozły pierwszych pasażerów na linii nr 1 w relacji Tychy Zajezdnia WPK – Tychy Krasickiego. Uruchomienie tej linii pozwoliło na zapoznanie się z warunkami eksploatacji trolejbusów. 27 października 1982 r. w związku z uzyskaniem satysfakcjonujących wyników eksploatacyjnych podjęto decyzję o realizacji kolejnych etapów budowy układu tras trolejbusowych w Tychach (20 lat..., 2003; Grzywocz B, 1984).

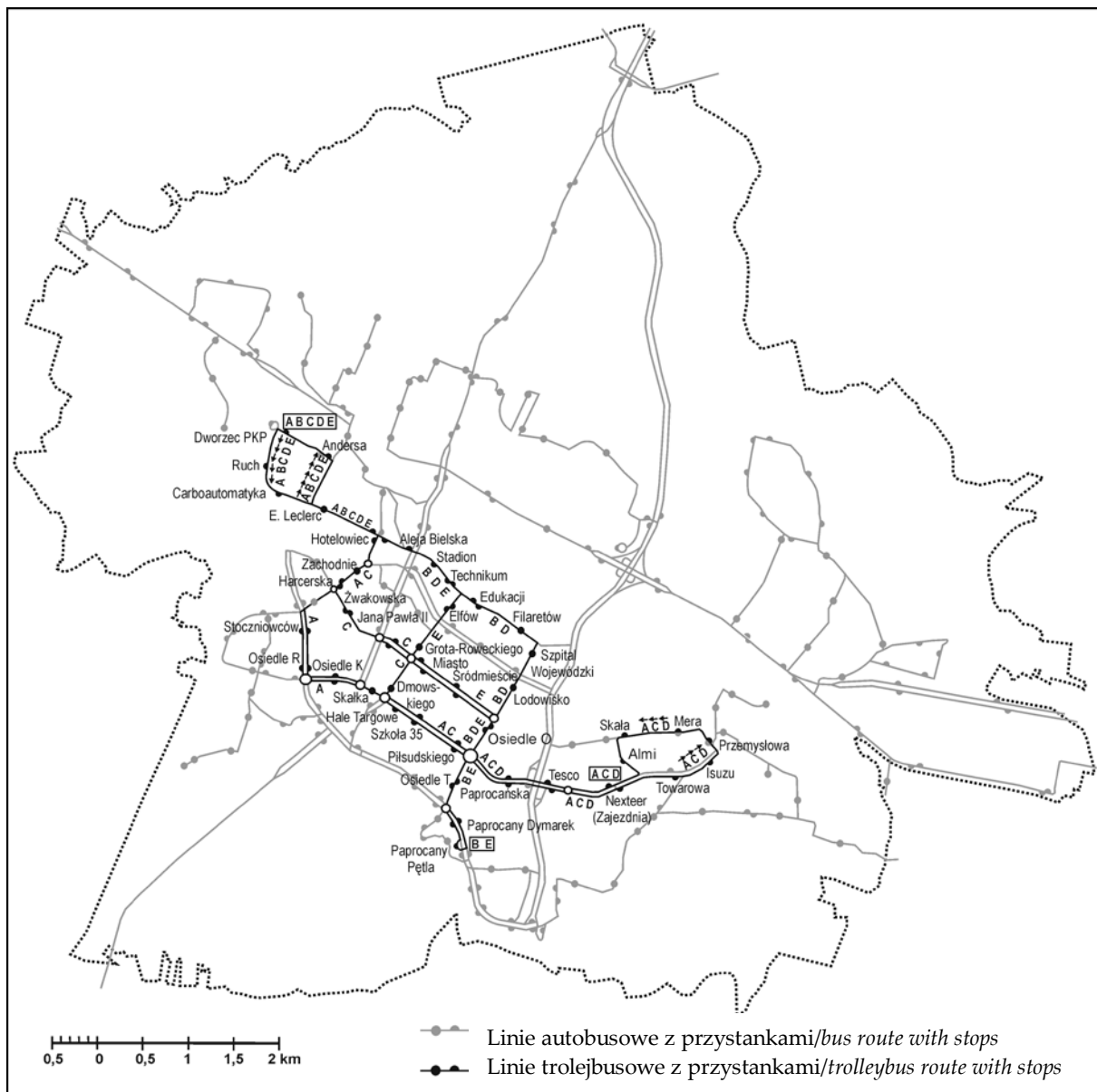
Drugim etapem inwestycji było wybudowanie pętli na terenach przemysłowych o długości 3 km poprowadzonej ulicami: Towarową, Przemysłową i Metalową. Pętlę

oddano do użytku 29 lipca 1983 r. i tym samym wydłużono trasę linii nr 1. W tym samym r., 30 grudnia, przekazano do eksploatacji 6-kilometrowy odcinek przebiegający ulicami: Hanki Sawickiej (Piłsudskiego), Jaśkowicką, Stoczniowców, Harcerską, Begonii, Budowlanych wraz z pętlą w rejonie dworca PKP: ul. Świerczewskiego (Burschego), Lenina (Andersa), 1 Maja, Budowlanych. Ten etap budowy zapewnił bezpośrednie połączenie południowych osiedli Śródmieścia z głównym dworcem kolejowym oraz z zakładami pracy zlokalizowanymi na terenach przemysłowych „Wschód”. Trasa od terenów przemysłowych do dworca PKP była obsługiwana przez linię nr 2.

W 1984 r. zrealizowano odcinek o długości 3,6 km, który poprowadzono ulicami: Koniewa (Armii Krajowej), Fornalskiej (Wyszyńskiego), Engelsa (Edukacji) i Budowlanych. Nowo wybudowaną trasę zaczęła obsługiwać linia nr 3 zapewniając połączenie komunikacyjne północnych osiedli Śródmieścia.

W roku 1985 oddano do użytku kolejne odcinki sieci o łącznej długości 5,3 km. Pierwszy odcinek umożliwił bezpośrednie połączenie Paprocan ze Śródmieściem poprzez rozbudowę sieci na ul. Koniewa (Armii Krajowej) w stronę Jeziora Poprocańskiego. Trasę tą obsługiwała linia nr 4. Równocześnie wydłużono trasę linii nr 1 do dworca PKP poprzez dobudowanie sieci trakcyjnej na ulicy Żwakowskiej. W tym samym czasie sieć trakcyjną podciągnięto także na ul. Dzierżyńskiego (Grota Roweckiego), ale odcinek ten nie był eksploatowany aż do 2002 r.

Jak podaje B. Grzywocz (1984) ostatni etap rozbudowy trakcji trolejbusowej w Tychach (planowany do realizacji w 1986 r.), zakładał poprowadzenie sieci trakcyjnej ulicami Sikorskiego i Glinczańska. Odcinek ten miał zapewnić najszybsze połączenie do dworca PKP od Paprocan przez Żwaków. Docelowa długość tras trolejbusowych w Tychach miała wynosić 28 km, a ich obsługę miało zapewnić 7 linii kursujących z 10-minutową częstotliwością. Ponadto w dalszej nieokreślonej przyszłości planowano rozbudowę sieci trakcyjnej do nowo projektowanych dzielnic mieszkaniowych, tj. Cielmic, Jaroszowic, Mąkołowca oraz do zakładów pracy zlokalizowanych na terenach przemysłowych „Północ”, a także do Fabryki Samochodów Małolitrażowych (obecnie Fiat Auto Poland). Plany te nie zostały zrealizowane, gdyż od 1985 r. nie było większych inwestycji mających na celu rozbudowę istniejącej trakcji elektrycznej. Dopiero w 2002 r. rozbudowano sieć trolejbusową wzdłuż ulicy Jana Pawła II i uruchomiono piątą linię trolejbusową – linię E, która łączy Paprocany z centrum handlowo – usługowym miasta. Linia ta zaczęła kursować 2 września 2002 r. (ryc. 1).



Ryc. 1. Schemat sieci trolejbusowej (stan na 31 grudnia 2009 r.).

Źródło: Powałka, Soczówka, 2011).

Fig. 1. Trolleybus network diagram (as at December 31, 2009).

Source: Powałka, Soczówka, 2011.

KRAJOBRAZ KULTUROWY WZDŁUŻ TRAS LINII TROLEJBUSOWYCH

Miejski krajobraz kulturowy, kształtowany przez działalność człowieka, jest wynikiem dynamicznego rozwoju Tychów od lat 50. XX w. W krajobrazie tym można odnaleźć wiele interesujących obiektów stanowiących atrakcję turystyczną miasta. Prześledzono je uwzględniając ich lokalizację na trasie pięciu linii trolejbusowych. Krzyżują się one, m.in. w pobliżu głównego dworca kolejowego, dlatego z tego miejsca rozpoczęto poznawanie krajobrazu miasta.

Osiedle „A” (Anna) – to pierwsze osiedle mieszkaniowe Nowych Tychów. Osiedle zbudowano w sąsiedztwie dworca kolejowego na terenach dawnego folwarku

księcia pszczyńskiego. Zaprojektował je prof. Tadeusz Teodorowicz-Todorowski z Politechniki Śląskiej. Osiedle zaprojektowane zostało na planie osiowym jako zwarty zespół z centralnym placem, pełniącym funkcje reprezentacyjne, handlowe i usługowe. Budowę osiedla rozpoczęto w 1951 r., a pierwsze mieszkania oddano do użytku w maju 1952 r. Osiedle „A” budowane było głównie dla górników i ich rodzin – stąd też inna nazwa tego osiedla – Osiedle Górnicze. W 1958 r. na Placu Pstrowskiego (obecnie Plac św. Anny) otwarto dom kultury z salą kinowo-teatralną. Odbywały się tam ważne uroczystości, m.in. Barbórki, teraz znajduje się tam szkoła tańca „Tito”. Z tyłu budynku znajdują się dwie rzeźby przedstawiające górnika i hutnika (fot. 1-2); nawiązują one do pierwotnego charakteru tego osiedla.



Fot. 1. Rzeźba górnika.

Photo 1. Miner Sculpture.



Fot. 2. Rzeźba hutnika.

Photo 2. Steelworker Sculpture.

Kolejnym nawiązaniem jest usytuowana na skwerku, po wschodniej stronie osiedla, lampa górnicza (fot. 3). Innymi, charakterystycznymi elementami osiedla są płasko-rzeźby oraz kompozycje wykonane techniką sgraffito (fot. 4). Do dziś zachowały się plakietki zoomorficzne (jest ich około 50), które są umieszczone nad drzwiami każdej klatki (fot. 5). Każda z nich jest inna i niepowtarzalna. Warto jeszcze zwrócić uwagę na budynek Zakładu Elektroniki Górniczej (ZEG), na którym znajduje się oryginalna mozaika przedstawiająca elektroniczne obwody scalone (fot. 6). Jak podaje M. Lipok-Bierwiaczonek (2011) to jedyne osiedle w Tychach, w którego urbanistyce i architekturze zrealizowano programowe założenia sztuki socrealizmu. Jest ono unikatem w skali europejskiej, gdyż zachowało się w niezmienionej formie.

Kiedy trwała jeszcze budowa osiedla „A” ogłoszono konkurs na całościową koncepcję urbanistyczną nowego miasta Tychy. Konkurs wygrał zespół architektów

z Warszawy, pracujący pod kierunkiem Kazimierza Wejcherta i Hanny Adamczewskiej (później Adamczewska-Wejchert). Zostali oni mianowani generalnymi projektantami miasta Tychy. Pierwszym osiedlem zrealizowanym według nowej koncepcji było osiedle B.



Fot. 3. Lampa górnicza w skali 10:1.
Photo 3. Miner's Lamp, scaled 10:1.



Fot. 4. Kompozycje wykonane techniką sgraffito.
Photo 4. Sgraffito projects.



Fot. 5. Plakieta zoomorficzna.
Photo 5. Zoomorphic Plaque.



Fot. 6. Budynek ZEG-u z oryginalną mozaiką obwodów scalonych.
Photo 6. ZEG Building with Original Integrated Circuit Mosaics.

Osiedle „B” (Barbara) – budowę tego osiedla rozpoczęto w 1953 r. Według koncepcji generalnych projektantów osiedle B miało być łącznikiem nowego miasta z zastanym starym zespołem miasteczka Tychy. Wejchertowie nazwali to osiedle romantycznym. Ulice zostały poprowadzone swobodnymi liniami, dostosowanymi do ukształtowania terenu, z kilku miejsc otwarto perspektywę na wieżę barokowego kościoła p.w. św. Marii Magdaleny. Przed kościołem znajduje się rynek, który został utworzony po 1959 r. Do około 1920 r. znajdował się tam staw. W 2007 r. na rynku postawiono fontannę, w pobliżu której rosną trzy lipy, posadzone w latach 60. XX w. dla upamiętnienia trzech powstań śląskich (Lipok-Bierwiazzonek, 2011). Symbolem przypominającym o dawnym wiejskim charakterze tego terenu jest rzeźba „Chłopcy z gęsią” (odnowiona w 2010 r.), znajdująca się na skwerze u zbiegu ulic Budowlanych i Batorego. Będąc na tym osiedlu warto również zobaczyć odnowiony Plac Baczyńskiego (fot. 7-8). Udając się z Placu Baczyńskiego w stronę osiedla „E” (Ewa) dojdziemy do Parku Niedźwiadków, w którym znajdują się trzy rzeźby niedźwiadków w różnych pozach – ulubione miejsce zabaw dzieci. W parku tym znajduje się również fontanna, która ma postać spiętrzonych mis o zróżnicowanej średnicy. Idąc dalej trasą linii trolejbusowej warto zwrócić uwagę na budynek Technikum Budowlanego (obecnie Zespół Szkół nr 5), a zwłaszcza na formę łupinową dachu nad wejściem do szkoły.



Fot. 7. Odnowiony Plac Baczyńskiego – widok na pierzeję południowo-wschodnią.
Photo 7. Renovated Baczynskiego Square – South-East Frontage View.



Fot. 8. Odnowiony Plac Baczyńskiego – widok na pierzeję północno-wschodnią.
Photo 8. Renovated Baczynskiego Square – North-East Frontage View.

Osiedle „H” (Honorata) – na tym osiedlu ciekawym obiektem na trasie linii trolejbusowej jest kościół p.w. św. Jana Chrzciciela. Budowę kościoła rozpoczęto w sierpniu 1957 r., a poświęcono 21 grudnia 1958 r. (www.tychyich.katowice.opoka.org.pl). Przez około 15 lat kościół stał w szczerym polu, dopiero w 1973 r. zaczęto budować wokół niego osiedle H. Od samego początku nowoczesna architektura kościoła była przedmiotem dyskusji i licznych krytyk. Prostota i surowość stylu

kościół początkowo nie odpowiadała dużej liczbie wiernych, którzy byli przyzwyczajeni do tradycyjnego stylu i wystroju wnętrza, a widok namalowanego Ukrzyżowanego Chrystusa na ścianie ołtarzowej wciąż jest przedmiotem kontrowersyjnych opinii (fot. 9). Tuż przy kościele, w 1981 r. wybudowano wieżę w kształcie krzyża, w której umieszczono trzy dzwony. W kościele znajdują się dwa witraże. Pierwszy – znajdujący się za ścianą ołtarzową – został wykonany w 1989 r.; drugi – znajduje się w ścianie frontowej i przedstawia m.in. sceny chrztu w Jordanie. W kościele warto również zwrócić uwagę na nietypowe stacje Drogi Krzyżowej.



Fot. 9. Wnętrze kościoła p.w. św. Jana Chrzciciela w Tychach.

Photo 9. Interior of St. John the Baptist's Church in Tychy.

Osiedle „K” (Karolina) zaczęto budować w 1976 r. Osiedle to zyskało dużą sławę, gdyż autorzy za projekt otrzymali nagrodę Ministra Budownictwa (Lipok-Bierwiaczonek, 2011). W centrum osiedla znajduje się plac, który przez mieszkańców został nazwany ryneczkiem. Zróżnicowanie poziomów na placu (schody, murki, ławki) miało stworzyć przyjazną przestrzeń, służącą zarówno wypoczynkowi, jak i integracji mieszkańców. Na placu znajduje się rzeźba Ślężaczki Karolinki, a pomiędzy blokami osiedlowymi znajduje się szeroki deptak, który prowadzi w kierunku ulicy Jaśkowickiej, na której znajduje się przystanek trolejbusowy, a dalej w stronę Parku Jaworek.

Wysiadając przystanek dalej (jadąc trolejbusem w kierunku zajezdni) i udając się w kierunku osiedla „U” (Urszula) zobaczymy charakterystyczny i niepowtarzalny budynek w mieście – Bramę Słońca (fot. 10). Brama Słońca obok piwa tyskiego, fabryki samochodów „Fiat Auto Poland” oraz trolejbusów uważana jest za symbol Tychów. Obok Bramy Słońca znajduje się bank PKO, który jest charakterystycznym przykładem architektury postmodernistycznej.



Fot. 10. Ikona Tychów – Brama Słońca .
Photo 10. Tychy's Icon – the Gate of Sun.



Fot. 11. Hotel Piramida w Tychach.
Photo 11. Piramida Hotel in Tychy.

Osiedle „Z” (Zuzanna) – na tym osiedlu znajduje się kolejna ikona Tychów – Piramida Zdrowia i Urody (fot. 11). Budynek znajduje się w rekreacyjnej dzielnicy Tychów (Paprocany). Piramidę zbudowano w najwyższym punkcie nad brzegiem Jeziora Paprocańskiego, w tyskim czakramie. Jej właściciel, znany bioenergoterapeuta – Tadeusz Cegliński przypisuje jej szczególne właściwości. W budynku znajduje się m.in.: pięciogwiazdkowy hotel, restauracja Kleopatra, Centrum Zdrowia i Urody,

Komnaty Relaksacyjno – Energetyzujące oraz wiele elementów nawiązujących do sztuki starożytnego Egiptu. Warto nadmienić, że tyska piramida jest wykonana w skali 1:5 w stosunku do wzorcowej piramidy Cheopsa w Gizie z zachowaniem wszystkich proporcji.

PODSUMOWANIE

Tychy to unikatowe miasto w Polsce – jest niezwykle, ciekawe i niepowtarzalne. Przez kilka dziesięcioleci o Tychach mówiono i pisano, że to „miasto socjalistyczne”, „miasto sypialnia”, „miasto bez historii”, „miasto bez zabytków”, „miasto dzieci”, ale pół wieku temu stwierdzono również, że „Nowe Tychy to ósmy cud świata”... Z przedstawionej pracy wynika, iż na przykładzie Tychów można poznać koncepcje urbanistyczne i dzieła architektury całego okresu powojennego.

Tychy mogą być atrakcyjne nie tylko dla miłośników historii sztuki lecz dla wszystkich tych, którzy cenią sobie przestrzeń i ekologiczne rozwiązania, zwłaszcza w transporcie miejskim. Przez prawie trzydziestolecie istnienia trolejbusy stały się popularne, zyskały sobie sympatię wśród tyszan i stały się wyróżnikiem miasta w regionie. Oprócz szczególnego aspektu społecznego (znaczna część zasiadających za kierownicą trolejbusów stanowią kobiety), przyczyniły się w dużym stopniu do wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców. To właśnie dzięki trolejbusom Tychy były nagradzane i wyróżniane jako miasto ekologiczne.

LITERATURA

Grzywocz B., 1984: Trolejbus w Tychach, Transport Miejski 5: 154-157.

Lipok-Bierwiaczonek M., 2011: Od socrealizmu do postmodernizmu. Unikatowe Nowe Tychy, Urząd Miasta Tychy, Tychy.

Musioł L., 1992: Tychy: monografia historyczna, Zarząd Miasta Tychy, Tychy.

Powałka A., Soczówka A., 2011: The trolleybus system of Tychy – past, present and perspectives on development [w:] Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union (red.): M. Bartłomiejczyk, M. Połom, Wyd. Bernardinum, Pelplin: 105-118.

20 lat trolejbusów w Tychach, 2003, Materiały wewnętrzne TLT, Tychy.

<http://www.trolleymotion.com>

<http://www.tychyjn.katowice.opoka.org.pl>

Wszystkie fotografie: A. Powałka.

All photos: A. Powałka.