

# Historia komunikacji miejskiej w Szczecinie

8 stycznia 2009

## 1 Słowo wstępne

Pierwszy w historii tramwaj pojawił się na ulicach Nowego Jorku w 1832 roku. Jego wygląd wzorowany był na kolejach konnych dość powszechnie wykorzystywanych wówczas w przemyśle. Od początku lat 60 – tych XIX wieku tramwaje zaczęły pojawiać się na europejskich torowiskach. We Francji rozpowszechniły się wagony parowe oraz napędzane silnikami pneumatycznymi, których twórcą był inżynier polskiego pochodzenia Ludwik Mękowski. Wagony wyposażone w zbiorniki sprężonego powietrza kursowały w Nantes od 1879 roku przez 34 lata. W 1881 roku Werner Siemens zaprezentował pierwszy tramwaj elektryczny, a w 1914 roku niemal wszystkie linie zostały zelektryfikowane.

Do końca lat 20 – tych XX wieku w Stanach Zjednoczonych Ameryki tramwaj cieszył się dużą popularnością. Istniała rozbudowana sieć miejska i podmiejska pozwalająca pokonać nawet duże odległości. Jednak w latach 30 – tych zaczęła się powolna likwidacja linii tramwajowych. Było to spowodowane relatywnym spadkiem cen samochodów osobowych, które zmniejszyły zapotrzebowanie na transport publiczny. Także władze miast i stanów uznały transport tramwajowy jako nieopłacalny przeżytek.

Na terenie obecnej Polski pierwszą linię tramwajową uruchomiono w 1866 roku w Warszawie. Była to trasa między dworcami kolejowymi. Pierwsza linia w Szczecinie powstała w 1879 roku.

## 2 Tramwaj konny

Tramwaj konny był pierwszym środkiem komunikacji zbiorowej w Szczecinie. Rozmowy na temat jego wprowadzenia władze miejskie podjęły w 1872 roku. 21 października 1872 zawarto umowę ze spółką *Stettiner Strassen-Eisenbahn Gesellschaft* (Towarzystwo Szczecińskich Kolei Ulicznych), reprezentowaną przez Johannesa Büssinga. Przewidywała ona budowę głównej linii z pl. Holdu Pruskiego (Königstor) przez pl. Orła Białego (Rossmarkt) do Bramy Portowej (Berliner Tor) oraz trzech innych tras. Obejmowała także konieczność zapłaty kwoty 1000 talarów, poszerzenia ulic w dzielnicy Grabowo oraz późniejszej konserwacji

i czyszczenia szyn i ulic. Spółka otrzymała koncesję na eksploatację sieci przez 30 lat, po tym okresie planowane było bezpłatne przejęcie przedsiębiorstwa przez miasto.

Budowa pierwszych torów rozpoczęła się 6 maja 1879, natomiast 23 sierpnia 1879 otwarto pierwszą linię długości z Łęka (Westend) do ul. Staszica (Elysium) przez al. Wojska Polskiego, Bramę Portową, Grodzką, pl. Orła Białego, Staromłyńską, pl. Hołdu Pruskiego, Matejki, Roosevelta, al. Wyzwolenia. 16 października otwarto drugą linię: Gołęcino (Frauendorf) - al. 3 Maja, przez Światowida, Ludową, Nocznickiego, Dubois, Matejki, pl. Hołdu Pruskiego, Staromłyńską, Bramę Portową. Obydwie trasy były jednotorowe z mijankami, szerokość toru wynosiła, tak jak obecnie 1435 mm. Tramwaje kursowały z częstotliwością 12 minut. Do obsługi linii zakupiono 20 dwuosioowych wagonów wyprodukowanych w fabryce Noelschen w Würzburgu. Zbudowano także dwie zajezdnie: przy Piotra Skargi i Dębogórskiej.

Kolejne lata przyniosły stopniowy rozwój sieci. W 1881 roku wydłużono tory z al. 3 Maja do Potulickiej, w 1885 zbudowana została trasa Wyszyńskiego - Narbrzeże Wieleckie - Kolumba - Chmielewskiego (do ul. Smolańskiej). Powstała też trzecia zajezdnia, przy ul. Kolumba. W 1886 roku przedsiębiorstwo posiadało już 39 wagonów pasażerskich, 12 gospodarczych oraz 198 koni. W 1889 roku wybudowano boczną linię z pl. Hołdu Pruskiego przez Mariacką i Staromłyńską do pl. Orła Białego.

### 3 Elektryfikacja komunikacji tramwajowej

5 maja 1896 roku podpisano umowę z firmą AEG na budowę elektrowni oraz elektryfikację tramwajów. Prace budowlane rozpoczęły się jesienią, a 4 lipca 1897 roku pierwszy elektryczny tramwaj przejechał trasę Łęka - Wyszyńskiego. W tym dniu przedsiębiorstwo posiadało 58 wagonów silnikowych, zamówionych w firmie Herbrand w Kolonii, oraz 39 wagonów doczepnych. Część z nich była przebudowana z tramwajów konnych. Do zasilania sieci trakcyjnej zbudowano na terenie zajezdni przy ul. Kolumba elektrownię tramwajową. Tramwaje konne przestały jeździć 1 maja 1898. W tym okresie wybudowano nowe trasy: Dworzec - Nowa - Dworcowa - Brama Portowa - Niepodległości - Wyzwolenia (do Roosevelta i od Staszica) - Krasieńskiego - Niemierzyńska - Cmentarz Niemierzyn, Łady - Emilii Plater - Staszica (do Wyzwolenia), Wawrzyniaka - Bohaterów Warszawy - Jagiellońska i pl. Zgody - Obrońców Stalingradu - pl. Żołnierza Polskiego, oraz Roosevelta - Piłsudskiego - pl. Sprzymierzonych. W 1898 powstała także nowa zajezdnia na Gołęcinie, zastępując położoną bardziej na południe zajezdnię tramwajów konnych. W 1903 roku istniało już pięć linii tramwajowych. Z uwagi na wzrost ruchu konieczna stała się budowa drugich torów na wszystkich liniach jednotorowych. Nadal powstawały też nowe trasy: Brama Portowa - Krzywoustego - Sikorskiego - Ku Słońcu - Cmentarz Centralny (1904), pl. Hołdu Pruskiego - Wyszaka - Syreny - Jana z Kolna (1905), pl. Orła Białego - Sołtysia - Wyszyńskiego (1905), Wyszyńskiego - Most Długi - Energetyków - Most Portowy (1905). Wtedy też wszystkie 7 linii otrzymało numery. W 1901

zakupiono 10 nowych wagonów silnikowych Herbrand oraz 30 wagonów doczepnych Wismar. Kolejne wozy Herbrand, już z mocniejszymi silnikami, przybyły latach 1904 (10 szt.), 1907 (13 szt.) i 1912 (6 szt.). W 1912 pojawiło się także 6 wagonów silnikowych Falkenried.

W 1906 roku przedłużono linię na al. Wojska Polskiego do ul. Wincentego Pola oraz na Niemierzyńskiej do wiaduktu kolejowego (w 1907 wydłużona do Serbskiej). Rok później ukończono budowę zajezdni przy ul. Niemierzyńskiej. W 1909 po nowym moście nad Parnicą tramwaje dojechały do ul. Gdańskiej, a w 1910, po Moście Kłodnym, ulicą Wendy do promu na Duńczycy. W 1912 połączono obecne place Sprzymierzonych i Kościuszki torami w al. Piastów. Zbudowano także odcinek pl. Grunwaldzki - Malczewskiego - Matejki, po którym zaczęła jeździć nowa linia nr 8. Do Lasku Arkońskiego z ul. Serbskiej wydłużono linię 3. Skróciła się natomiast trasa linii 6, z powodu wymiany bruku na ul. Plater. Częstotliwość kursowania tramwajów zwiększono do 5 minut.

## 4 Trudne lata dwudzieste

Okres I wojny światowej to zwiększenie ruchu pasażerskiego oraz przyjęcie pierwszych kobiet do pracy w służbie konduktorskiej. Po wojnie, w 1919 roku, pojawiły się tramwaje przewożące pocztę. Konieczne stało się wybudowanie kilku bocznic, których ślady istnieją do dziś (przy dworcu głównym i al. Niepodległości). Początek lat 20. to okres wielkiej inflacji, spadku przewozów oraz strajków. Z powodu sytuacji ekonomicznej zawieszono wówczas linie 2 i 8. W 1920 roku zakupiono 6 wagonów doczepnych typu LHK i 3 typu Wismar. Z braku dostaw nowych wozów silnikowych modernizowano stare wagony Herbrand. Przyjęto także nowy wzór malowania, w kolorze kości słoniowej. Poprawa koniunktury nastąpiła w 1924 roku - przywrócono linię 2, rok później linię 1 przedłużono do obecnej Stoczni Pomerania, a w 1926 do Mostu Cłowego. Na swoją trasę do Staszica wróciła linia 6. W 1927 przedłużono linię 1 - z jednej strony do Toru Kolarskiego, a z drugiej do lotniska w Dąbiu. Wybudowano tory na ul. Mickiewicza od Wawrzyniaka do Mostu Akademickiego (później do ul. Grzegorza z Sanoka), od Staszica do Dworca Niebuszewo z pierwszą w mieście pętlą, oraz w ul. Ku Słońcu. Pojawił się nowy typ wagonów - w 1925 roku dostarczono pierwszą partię 20 tramwajów Dessau, a rok później kolejne 20 wozów silnikowych i 10 doczepnych. Prawdopodobnie z 40 wagonów motorowych tylko 10 wyprodukowała fabryka w Dessau, pozostałe wykonano w Bremen. Z tego faktu wynikają różne oznaczenia typów tych pojazdów. W latach 1927-1928 dostarczono 12 wagonów silnikowych Bremen oraz 30 doczep Vulkan.

## 5 Odrodzenie komunikacji miejskiej

Rok 1928 przyniósł uruchomienie nowego środka komunikacji - autobusu. Pierwsza linia kursowała z lotniska do Dąbia, 1929 wydłużono ją do Kłęskowa. Uruchomiono kolejne linie z lotniska przez Dąbie do Kijewa, z Gumieniec do Dołuj,

z Toru Kolarskiego do Uckermünde i z Gocławia do Polic. Rozwijały się nadal linie tramwajowe - wydłużono linię 4 z pl. Kościuszki do szpitala na Pomorzachach, linię 7 z ul. Światowida do Lipowej oraz linię 5 z ul. Grzegorza z Sanoka do Żołnierskiej. Dostarczono wagony nowych typów - 15 silnikowych LHB oraz po 10 doczepnych Wismar i Niesky (1930). Wszystkie wyróżniały się nisko położonym wejściem w części środkowej. W 1934 roku zmieniły się trasy linii 5 i 7, wybudowano także piątą zajezdnię tramwajową przy al. Wojska Polskiego. Powstały nowe linie autobusowe: Lotnisko-Podjuchy, Mieszka I-Gumieńce przez Wierzbową, Krakowską, Okulickiego, Witkiewicza-Kołątaja przez Santocką, Traugutta, Wojska Polskiego, Monte Cassino, Piotra Skargi. W latach 1937 i 1939-1940 dostarczono kolejne wagony z obniżonym wejściem - silnikowe Niesky (21 szt.).

Początek II wojny światowej nie przyniósł poważniejszych zmian w komunikacji. W 1939 roku powstała linia autobusowa z dworca głównego do Jasnych Błoni, natomiast w 1940 przestała kursować linia tramwajowa nr 5. Dopiero naloty spowodowały poważne uszkodzenia torów i związane z tym zmiany tras. Pod koniec 1944 roku przestały kursować autobusy, natomiast ruch tramwajowy był ograniczony. W styczniu 1945 rozpoczęła się ewakuacja ludności cywilnej; wszystkie linie tramwajowe skierowano do dworców kolejowych (głównego i na Niebuszewie). Ostatnim dniem funkcjonowania komunikacji był 24 kwietnia 1945. Około 30% taboru udało się sprowadzić do jedynej niezniszczonej zajezdni na Niemierzynie, część tramwajów do ostatniej chwili służyła jako środek ucieczki i została porzucona na końcowym odcinku trasy wzdłuż al. Wojska Polskiego.

## 6 Komunikacja miejska w powojennym Szczecinie

Zniszczenia w komunikacji miejskiej powstałe w wyniku walk wojennych oszacowano na 45%. Sieć trakcyjna była zniszczona w 75%, tabor tramwajowy w 56% (ocalało 266 wagonów), tory poprzerywane lub zasypane gruzem, większość mostów i wiaduktów zburzona. Z sześciu podstacji trakcyjnych ocalała jedna. Poważnie uszkodzone były warsztaty przy Kolumba. Z zajezdni do eksploatacji nadawały się tylko Niemierzyn i Golęcín, ale ta ostatnia była odcięta od centrum z powodu zerwania połączeń. 4 i 5 maja 1945 do Szczecina przyjechała 23 osobowa delegacja poznańskich tramwajarzy. Dwa miesiące później utworzono przedsiębiorstwo *Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina*. 12 sierpnia ruszyły pierwsze po wojnie tramwaje, na liniach 3 z zajezdni Niemierzyn do Bramy Portowej i 7 z ul. Hutniczej do Mostu Akademickiego. Sukcesywnie przywracano do ruchu kolejne odcinki. Jednak 6 września rosyjska obsługa elektryczna wyłączyła prąd dla sieci tramwajowej. Na następny dzień włączono prąd na godzinę, aby umożliwić sprowadzenie wozów do zajezdni. Dopiero 4 października przywrócono normalny ruch. Pod koniec roku sprzedano do Poznania 16 wagonów silnikowych i 14 doczepnych.

W marcu 1946 roku działały 4 linie tramwajowe: 1 (al. Wojska Polskiego-Brama

Portowa), 3 (Las Arkoński-Dworzec Główny), 4 (Matejki-pl. Kościuszki przez Piłsudskiego) i 7 (Hutnicza-Most Akademicki przez Dubois, Obrońców Stalingradu, Jagiellońską). W czerwcu uruchomiono linię 6 (Goćław-Lubeckiego wiadukt). W latach 1946-48 odbudowano tory do Dworca Niebuszewo, na al. Wojska Polskiego do zajezdni Pogodno, na ulicach Wyszaka, Nocznickiego, Stalmacha, Lubeckiego, al. Piastów, al. Powstańców Włkp., Kolumba, Chmielewskiego. Od 1947 roku przywrócono także komunikację autobusową - pierwsza po wojnie linia połączyła plac Kościuszki z Gumieńcami. W 1948 roku wybudowane zostały tymczasowe mosty na Odrze i Parnicy oraz tory w ul. Dworcowej. Tramwaje powróciły na ul. Gdańską, kończąc trasę początkowo na Łasztowni, a później na Basenie Kaszubskim. Uruchomiono nowe linie autobusowe: do Dąbia i Żdowiec oraz z pl. Hołdu Pruskiego do Stołczyna. W 1950 roku odbudowano trasę tramwajową wzdłuż ul. Jana z Kolna. Zamknięto tory w ul. Lubeckiego, kierując tramwaje nieistniejącym już fragmentem ul. Nocznickiego. W styczniu 1951 uchwałą Prezydium Miejskiej Rady Narodowej utworzono przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą *Miejskie Zakłady Komunikacyjne*. W grudniu 1952 zmieniono nazwę na *Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne*.

Ze zniszczeń wojennych nie odbudowano w ogóle tras na Starym Mieście, trasy do lotniska przez Most Cłowy, torów w ulicach Plater i Staszica oraz części ul. Potulickiej. Ostatnie odbudowane przedwojenne trasy to ul. Wyszyńskiego (1960) i Potulicka (1969). Natomiast w latach 50. rozpoczęto rozbudowę sieci. W 1954 wybudowano tory w ul. Żołnierskiej wraz z pętlą Krzekowo, w 1955 wydłużono trasę w al. Wojska Polskiego do pętli Głębokie oraz oddano do użytku pętlę uliczną na Gumieńcach. W 1957 zakończyła się budowa podnoszonego Mostu Długiego. Nowe pętle powstały w Lesie Arkońskim (1959), na Pomorzanach (1961), przy ul. Ludowej (1964). Rok 1954 przyniósł pierwszą dostawę tramwajów. Z Warszawy nadeszło 16 wagonów doczepnych typu Lowa. W następnym roku Szczecin otrzymał po 5 nowych wagonów N i ND oraz 17 ex-wrocławskich tramwajów przekazanych z Warszawy. W 1956 nadeszły ostatnie wagony N i ND oraz wagony nowego typu 4N. Kolejne wozy silnikowe 4N i doczepne 4ND dostarczano do 1962 roku, natomiast w latach 1965-1969 przyszły używane wagony z Warszawy. Tramwaje produkcji przedwojennej stopniowo przerabiano na doczepne, a najstarsze Herbrandy wycofywano. Pod koniec 1955 roku istniało 8 linii autobusowych (do Osowa, Polic, Tanowa, Klęskowa, Żdowiec, Dąbia, Warszewa i Glinek), oznakowanych literami od A do H; w tym samym roku litery zastąpiono numerami od 51 do 58. Do 1950 roku tabor autobusowy składał się głównie z wozów z demobilu. Później otrzymywano już nowe, typów Mavag TR-5 i Star N52 (1950-1956), Chausson AP521 (1958), San H25B (1959-1966), Skoda-Karosa (1960). Powstawały nowe linie: Krzekowo-Bezzecze, Gumieńce-Kołątaja, pl. Kościuszki-Klucz, Basen Kaszubski-Wielgowo, Kołątaja-Hoża, Radziszewo-Dąbie Osiedle. Od 1957 roku przedsiębiorstwo uruchomiło przewozy taksówkami osobowymi, a dwa lata później również bagażowymi. Przewozy osobowe zlikwidowano w 1965 roku, natomiast bagażowe były prowadzone aż do 1972. W 1960 roku sprowadzono z Węgier dwa hydrobusy. Kierowane były na dwie regularne linie sezonowe do Dąbia i Lubczyny, obsługiwały także wycieczki. W 1963 przekazano je Żegludze Szczecińskiej. W 1964 roku rozpoczęła

się modernizacja ul. Gdańskiej wraz z budową Estakady Pomorskiej. Zakończono ją dopiero w 1973 roku, do tego czasu wydłużone z Basenu Kaszubskiego do ul. Wielkiej były linie autobusowe z prawobrzeża. W 1966 tramwaje zaczęły znów jeździć ulicami Stalmacha i Lubeckiego, a ostatecznie zamknięto odcinek na terenie Stoczni Szczecińskiej. 7 grudnia 1967 roku miał miejsce tragiczny wypadek, po dziś dzień uważany za największą katastrofę tramwajową w Polsce. Około godziny 6.35 jadący w dół ul. Wyszaka trój skład złożony z wagonu 4N oraz dwóch przedwojennych doczep wykołował się. Pierwszy wagon motorowy uderzając w krawężnik przewrócił się. Pierwsza doczepa złamała się w pół. Ostatnia doczepa tylko lekko przechyliła się. Podczas akcji ratunkowej wydarzył się drugi nieszczęśliwy wypadek. W dźwigu podnoszącym wagon motorowy zerwała się jedna z lin, a spadający tramwaj przygnoił rannych. Łącznie w katastrofie zginęło 15 osób. To tragiczne wydarzenie stał się bezpośrednią przyczyną zamknięcia trasy na ul. Wyszaka. W tym samym roku oddano do eksploatacji kompleks obiektów przy ul. Klonowica: zajezdnię autobusową, warsztaty centralne z torem dojazdowym, a rok później budynek administracyjny.

Lata 60. przyniosły zahamowanie rozwoju komunikacji miejskiej. Przyczyną były tendencje do likwidacji tramwajów, uważanych przez rodzące się lobby motoryzacyjne za zawałdę, a z drugiej strony niedobory autobusów. W 1968 roku opracowano dwie wersje "rozwoju" komunikacji zbiorowej: z poważnie ograniczoną siecią tramwajową, uzupełnioną liniami autobusowymi, oraz z całkowitą likwidacją sieci tramwajowej. Przyjęto do realizacji układ komunikacji tramwajowo-autobusowej, na szczęście większości założeń planu nie udało się zrealizować. Zanim jednak krzys paliwoy ostudził marzenia zwolenników miast "drive-in", 1 grudnia 1973 roku wycofano tramwaje ze śródmiejskich tras wzdłuż al. Wojska Polskiego (między pl. Zwycięstwa a pl. Sprzymierzonych), ul. Obrońców Stalingradu, ul. Jagiellońskiej (między al. Wojska Polskiego i al. Piastów), ul. Malczewskiego (od al. Wyzwolenia do ul. Matejki). Wymusiło to budowę torów w al. Bohaterów Warszawy i Krzywoustego (od Jagiellońskiej do pl. Kościuszki) oraz w al. Piłsudskiego od pl. Rodła do Matejki. Przełom lat 60. i 70. zaznaczył się także poważniejszymi przebudowaniami ulic w śródmieściu. Wydzielano torowiska tramwajowe poprzez przesunięcie ich na środek drogi, między jezdnie. W 1975 zlikwidowano ostatnią ślepą krańcówkę wymagającą przetaczania wagonów przedłużając linię 6 do nowozbudowanej pętli na Gocławiu. W 1971 roku pojawiły się wreszcie tzw. tramwaje szybkie - dostarczono 10 wagonów 102Na, znacznie przewyższających poziomem technicznym starsze wozy. Stopniowo zmieniał się także tabor autobusowy: w 1965 roku pojawiły się autobusy Skoda 706Mex, a rok później wzorowane na nich Jelcze 272Mex oraz przyczepy. W 1968 rozpoczęły się dostawy autobusów San H-100 oraz przegubowych Jelcz APO2, w 1971 dostarczono autobusy Skoda SM-11 i SL-11, w latach 1972-1973 ulepszoną wersję przegubowych Jelczy APO21, w 1973 nowe pojazdy typu Jelcz-Berliet PR-100. Nowe linie powstały na odcinkach Zajezdnia Golecin-Nehringa (nr 65), Wielka-Zdroje (66), Wielka-Wyspa Pucka (mikrobusowa M), Heyki-Cukrowa (70), pl. Hołdu Pruskiego-Jasienica (71, zastąpiła linię 65), Śmierdnica-Załom (72), Podjuchy-Zdunowo (73), pl. Żołnierza-Lubieszyn (74), Krzekowo-Basen Górnośląski (75), Zakłady Chemicz-

ne Police-Tanowo (65), pl. Hołdu Pruskiego-Nabrzeże Ewa (76), Dąbie-Załom (77, linia 72 została skrócona do Dąbia), Podjuchy-Dolna Odra (80). W 1973 roku zmieniła się numeracja linii podmiejskich; otrzymały one numery powyżej 100.

Następne lata nie przyniosły już rozwoju sieci tramwajowej, natomiast uruchamiane były nowe linie: 11 na trasie Pomorzany-Ludowa (1974) i 12 z Pomorzana do Głębokiego (1985, od 1988 Pomorzany-Dworzec Niebuszewo). Znacznie zmienił się tabor. W latach 1975-1979 dostarczono łącznie 98 wagonów typu 105N. Pozwoliło to na wycofanie w 1976 roku ostatnich przedwojennych doczepek. Modernizowane były zajezdnie - Gołęczin w 1979 i Pogodno w 1981. Wzrastały przewozy pasażerskie. Z tego względu dostawy nowych wagonów 105Na nie przyczyniały się do większej redukcji wagonów N i pochodnych. Od początku lat 80. na najbardziej obciążonych liniach pojawiały się trzywagonowe składy 105Na i dwuwagonowe 102Na. Zgodnie z decyzją wojewody szczecińskiego, 1 stycznia 1976 MPK przekształcono w *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej*. Obszar świadczenia usług został poszerzony o Stargard Szczeciński z przyległymi gminami oraz Świnoujście i Międzyzdroje. W 1978 roku zakończyła się budowa nowej zajezdni autobusowej ze stacją obsługi przy ul. Struga. Usprawniło to komunikację na prawobrzeżu i ograniczyło puste przebiegi autobusów zjeżdżających do zajezdni Klonowica. Pojawiły się nowe typy autobusów - Autosan H9-35 (1976), Jelcz-Berliet PR-110 (od 1977), Jelcz 0-80 (1981), Ikarus 280 (1982-1992), Jelcz M-11 i L-11 (1985-1990). Nowe linie powstawały przede wszystkim w Policach: 106 Os. Chemik-Zakłady Chemiczne "Police II" (1978), 102 bis Police Rynek-Police Szkoła (1979), pospieszna P pl. Lenina-Os. Chemik (1980). W 1985 roku oddano do użytku zajadnię autobusową w Policach przy ul. Fabrycznej.

Przełom lat 80. i 90. zaznaczył się spadkiem liczby przewożonych pasażerów. W 1991 roku zawieszono kursowanie linii 1. W 1992 przeprowadzono optymalizację sieci - linie zostały podzielone na podstawowe i wspomagające, wprowadzono jednakowe częstotliwości kursowania. Zlikwidowana została linia 10, natomiast linię 5 skrócono do Stoczni Szczecińskiej. W latach 1991-1992 zakupiono 26 wagonów 105Na oraz 2 wagony 106Na (pierwsze w Szczecinie tramwaje z rozruchem trystorowym), natomiast w 1994 - 2 wagony 105Np. W tym i w następnym roku zakupiono także 7 używanych wagonów 102N, 102Na i 803N (wszystkie zostały przebudowane na typ 102Na podczas remontu kapitalnego) oraz 12 używanych wagonów 105N (4 nich zostały przeznaczone na części). Z powodu złego stanu torów w ulicach Niemierzyńskiej i Arkońskiej, w styczniu 1994 linia 3 przestała kursować do Lasu Arkońskiego. Pod koniec 1995 roku zakończyła się przebudowa alei Wojska Polskiego, od stycznia 1996 przywrócone zostało kursowanie linii 1. Podjęto decyzję o zakupie używanych wagonów z Dusseldorfu. Stopniowo z ulic zniknęły dwuosiowe „N-ki”, 3 listopada 1996 po raz ostatni kursowały na dziennej linii 3. 2 grudnia, wraz z likwidacją nocnej komunikacji tramwajowej, zostały wycofane całkowicie. W lipcu 1997, po remoncie średnim torów w ulicach Niemierzyńskiej i Arkońskiej, na swoją trasę powróciła linia 3. W 2001 pojawiły się pierwsze od 7 lat nowe tramwaje - zakupiono 14 wagonów typu 105N2k/2000. Zakończono także modernizację 12 wagonów 105Na.

Lata 2006 - 2007 przyniosły kolejne inwestycje w tabor tramwajowy. Zakupiono zarówno wagony nowe jak i używane. W 2006 roku podpisano umowę z BVG Berlin na dostawę 21 używanych przegubowych tramwajów Tatra KT4Dt, które w latach 1994 - 1996 przeszły gruntowną modernizację w zakładach Bautzen. Dostawy trwały od października 2006 r. do stycznia 2007 r. Sukcesywne wprowadzanie ich do eksploatacji umożliwiło całkowite wycofanie ze szczecińskich torowisk wysłużonych wagonów 102Na. Ostatni tramwaj tego typu kursował 28 lutego 2007 roku. 22 października 2007 r. podpisano kolejną umowę z berlińskim przewoźnikiem na zakup następnych używanych wagonów. Tym razem były to „krótkie” Tatry T6A2. 32 wagony dostarczone zostaną do Szczecina do końca 2008 roku. Planuje się, że tramwaje te zastąpią popularne „helmuty” (wagony GT 6) oraz najstarsze 105-tki. Pod koniec 2007 zakupiono 6 wagonów doczepnych wyprodukowanych przez wrocławską firmę „Protram”. Zakup dofinansowany był ze środków Unii Europejskiej. Nowe doczepy zostały połączone w składy z dostarczonymi w 2001 roku tramwajami 105N2k/S/2000. Pierwszy wyjazd na linię odbył się 29 grudnia 2007 roku.

30 kwietnia 1991 WPKM został podzielony na trzy samodzielne przedsiębiorstwa. 1 sierpnia firmę przekształcono w zakład budżetowy o nazwie *Miejski Zakład Komunikacyjny*. Od 1 lipca 1992 do maja 1995 MZK funkcjonował jako oddział *Miejskiego Zakładu Usług Komunalnych*. 1 czerwca 1995 MZK podzielono na dwie odrębne jednostki budżetowe: *Zarząd Komunikacji Miejskiej*, którego zadaniem jest organizacja, planowanie i sterowanie komunikacją miejską, oraz *Miejski Zakład Komunikacyjny* świadczący usługi przewozowe. 1 lutego 1997 z MZK wydzielono bazę autobusową w Policach, tworząc *Szczecińsko-Polickie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne sp. z o.o.* Natomiast 1 listopada 1999 w spółki przekształcono pozostałe dwie bazy autobusowe. Nowe firmy otrzymały nazwy *Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "Klonowica" sp. z o.o.* i *Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe "Dąbie" sp. z o.o.* Kolejnym etapem restrukturyzacji było utworzenie 1 lipca 2000 podmiotu o nazwie *Centralne Warsztaty sp. z o.o.*, powstałego na bazie mienia wydzielonego z MZK i będącego w użytkowaniu Wydziału Tramwajowe Warsztaty Remontowe. W 2004 roku zamknięto Zajezdnie Niemierzyn, w której od 1 października 2004 funkcjonuje *Muzeum Techniki i Komunikacji Zajezdnia Sztuki*. Wszystkie znajdujące się w niej tramwaje zostały przydzielone do pozostałych dwóch zajezdni. W 2005 roku na skutek problemów finansowych zakończyły działalność *Centralne Warsztaty sp. z o.o.* Spółka wraz z 79 pracownikami zostaje ponownie wcielona w struktury organizacyjne MZK, a od 4 czerwca powołano Wydział Napraw Taboru. 3 lipca ulica Krzywoustego zostaje całkowicie zamknięta. Rozpoczęła się trwająca niemal pół roku (do 31 stycznia 2006) przebudowa tej trasy. Pojazdy komunikacji miejskiej kursują objazdami.

Z dniem 1 stycznia 2009 r. powołana zostaje w wyniku przekształcenia zakładu budżetowego pn. *Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie* spółka *Tramwaje Szczecińskie Spółka z o.o.* Akt założycielski został podpisany przez Prezydenta Piotra Krzystka w dniu 19 grudnia 2008 roku. Spółka powstała na bazie mienia przekształconego zakładu budżetowego i wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki przekształconego zakładu. Pracownicy przekształconego zakładu sta-



li się pracownikami Spółki. Prawa trwałego zarządu gruntami Miasta Szczecin, ustanowione na rzecz *Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Szczecinie*, stały się prawami użytkowania wieczystego Spółki na okres 40 lat. Działalność Spółki ma charakter publiczny. Podstawowym celem działania Spółki jest zaspokojenie potrzeb mieszkańców Gminy Miasto Szczecin w zakresie lokalnego transportu zbiorowego - tramwajowej komunikacji zbiorowej. Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności (PKD 2007), działalność podstawowa to **TRANSPORT LĄDOWY PASAŻERSKI, MIEJSKI I PODMIEJSKI**.