

## Malta Update

af ©Lars Ersgaard (tekst og fotos)



EBY 527 er en Duple, en blandt de mange britiske turistbusser der brugtimporteredes gennem 1980-erne. Th. DBY 330, den lokaltbyggede Ramco, hvis frontskive skulle være sidevinduer fra en Duple.

Busfronten har gennem 1980-erne bragt flere rejsebrevre fra Malta, hvis bustrafik dengang bestod af en betydelig del ældre "snudebusser". Men nu er der behov for en opdatering.

I uge 41, 2006 kørte der nemlig kun en snudebus i den offentlige rutetrafik!

Medlemskab af EU har gjort det lettere at importere ny lavtgulvsbusser. Derfor er der flere og flere vognmænd der opgiver de ældre busser, til fordel for ny.

Maltas bushistorie efter 2. verdenskrig kommer fra, at Malta var britisk koloni. Og militærbase, der under 2. verdenskrig blev vital for, der kunne flyves militær-forsyninger frem til feltmarskal Montgomery, så han kunne få smidt tyske general Rommel ud af Nordafrika.



DBY 434, Indiana årgang 1938, holder pause på Vallettas busterminal. Karrosseriet er et Aquilina, bussen har fået i 1954, samtidig med den er blevet frembygget.

Der var i en periode endda forbud imod at eksportere ældre busser!

Hitler og Mussolini gjorde sig derfor store anstrengelser for at få Malta besejret. Men det lykkedes aldrig, trods de to herrer sønderbombede Malta totalt.

Under 2. verdenskrig suldede befolkningen grundet bombningerne. Derfor indførte man efter krigsafslutningen streng lovgivning, med henblik på at Malta så vidt muligt skulle være selvforsynende.

Lovgivning kom også til at omfatte motorkøretøjer.

Buskarrosserier blev derfor naturligvis bygget lokalt. Chassiserne var typisk eksisterende buschassiser, man moderniserede. Eller også brugte man efterladte militær- eller lastbilschassiser.

### Bustrafikkens organisering:



DBY 409 på linie 48 ved Mellieha Bay. Bussen er nypoleret og skinner som en altertavle. Den har både Bedford-"overskæg" og Leyland Tiger Cub-"missekæt".

Bustrafikken på Malta er særligt organiseret. Man har et trafikselskab, Assocjazzjoni Trasport Pubbliku, der fordeler de daglige ca. 250 vognløb imellem ca. de 508 busser, der har bevilling til rutekørsel. Disse 508 busser ejes af ca. 400 vognmænd, de fleste er eenbilsvognmænd. Der er dog også flerbilsvognmænd med ansatte chauffører. Kørslen organiseres på sådan vis at bussen typisk kører day on-day off, d.v.s. hver 2. dag for trafikselskabet, og hver 2. dag har bussen så fri til turist- og skolebuskørsel. Når busserne har fyraften holder de typisk på gaden hjemme hos chaufføren, og vedligeholdelse sker typisk på den lokale tankstation.

Trafikselskabet er meget synligt, idet man foruden "kontraktfarver", gul/rød/hvid, også har et stort trafikkorps af typisk unge drenge, der dels kontrollerer billetter, men også fordeler kørsel. Det omfatter dels at sende flere busser af sted, såfremt der er mange passagerer til en afgang, herunder omdisponere busser fra andre ruter. Det betyder også at chaufførerne ikke præcis ved hvornår de skal køre.

Da jeg skulle med Ford Thames snudebussen vidste chaufføren ikke om han skulle køre kvart over eller halv fra Vallettas busterminal, idet det kom an på hvor mange busser kørselsfordeleren ville sende af sted. Kørselsfordeleren kunne heller ikke sige det præcist. Selv om han havde alle turene stående i en håndskrevet notesbog, så skulle han også sende busser af sted efter hvor mange passagerer der var.



EBY 537, Ford Thames årg. 1950.

Busserne er beskiltet med linienummer. Destinationsskilt anvendes ikke. Billet købes hos chaufføren ved indstigning. Billetmaskinen er en elektronisk Almex, møntveksler ser man derimod ikke, husk aftalte penge! Man kan med fordel købe et 3, 5 eller 7-dageskort der giver adgang til ubegrænset kørsel i nævnte antal dage. Trafikselskabet har hjemmeside, hvorfra man kan udskrive de forskellige ruter.

### Busserne:



Selv om der står AEC på DBY 381, er det en Bedford med Brincat-karosseri. Her ses den på Vallettas busterminal. Masser af flot forchromning, puds, puds!

Der er næppe to busser der er ens på Malta. Udvendigt elsker man at skrive på, hvad det er for en bustype, eller hvad man gerne så det var. Katten anses som et helligt dyr på Malta, derfor elsker man at sætte Leyland Tiger Cub, Leopard og Lionmærker selv på Bedford og Bristol-busser.

Indvendigt ynder chaufførerne at indrette chaufførpladsen hjemligt, med billeder af Jesus, Jomfru Maria og f.eks.favorit-fodboldholdet. Selvom mange busser er ældre, er det sjældent museer. Ofte lægger man en moderne turbo-motor i bussen. Og rat og styretøj kommer ofte fra en nyere lastbil med servostyring. Man skal jo gerne kunne spæne med 100 km/h op ad 10 % stigningerne på Vestmalta, og det uden at blive træt i armene! Får man skader, genopbygger man ikke med henblik på det skal være originalt, men efter hvad der gør bussen flot.

### For overskuelighedens skyld kan busserne inddeles i grupper

#### **Ældre busser:**

Disse omfatter busser med ældre lokalt byggede karosserier.

De som ser ud til at være ældst, er en lille undergruppe frontmotorbusser med indad-buede sideplader. Heraf er set en Ford Thames med snude, samt nogle gamle Indiana og Reo Speedwagon-busser der er blevet frembygget i forbindelse med udskiftning af karosseriet.

En lidt større undergruppe er frontmotorbusser med lodret nedgående påbyggede sideplader. Skørtplader, der går lige fra et typisk stort frontgrin hen til amerikanerbilfinner bagpå. De ser ud til at være baseret på Bedford SB eller tilsvarende chassiser.



DBY 368, Reo Speedwagon, på Vallettas busterminal. Også en bus fra 1930-erne der siden er blevet frembygget og forsynet med nyt karosseri fra Aquilina.

Endeligt er der en lidt nyere undergruppe busser, mere moderne udseende, med højere frontskive. Disse er set på såvel front- og midtmotorchassier, Albion, Leyland, AEC. Visse af typen har døren foran forakslen, men de fleste har døren bag forakslen.

### Britiske busser fra 1980-erne:

Igennem 1980-erne brugt importerede regeringens et betydeligt antal britiske busser. I 1981 udbød en større transportstrejke. Til nød-trafik importerede man derfor 72 britiske bybusser, heriblandt 50 AEC Swift fra London Transport. Mange af disse er videresolgt til de private vognmænd, mens enkelte fortsat benyttes af undervisningsministeriet. Fra 1984 til 1987 tillod man brugt import af 170 Plaxtons og Duple-turistbusser. Siden er importeret yderligere 80 brugte britiske busser. Plaxtons- og Duple-turistbusserne er p.g.a. middelhavsvarmen i 1995 forsynet med ny oplukkelige vinduer.



Blandt "de lidt nyere med højere frontskive" er også busser med døren foran forakslen. Som FBY 674: AEC Reliance med Ciantar-karosseri, der ses i Marsaxloxx. Døren lukkes dog kun når bussen er parkeret.

### Ny lavtgulvsbusser:



Forhåbentlig er bemærkningen på DBY 304's lyskasse ikke en pessimistisk advarsel til alle de andre ældre busser, for her kommer den ny Kong Long! King Long er formentlig den mest udbredte af de ny bustyper der er kommet til Malta siden år 2001. EBY 581 der her ses på Valletta busterminal, er en af dem.

Efter år 1997 er man begyndt at importere lavtgulvsbusser. De som der er flest af, er kinesiske Kong Long og tyrkiske BMC Falcon. Men der kører endvidere småstyktalet af britiske Optare Excel, Dennis/Plaxtons og Dennis/East Lancs og kontinentale Solaris, MCII og Volvo/Saracakis. Endvidere har lokale Scarnif bygget lavtgulvsbusser på MAN og Volvo.

### Øvrige busser:

Blandt "øvrige busser" er en Ramco-bygget bus opbygget på et Ford Cargo-lastbilschassis. Derudover er der flere af de importerede britiske bybusser, der er ombygget til ukendelighed. Ombygningerne omfatter dels smukke (-og mindre smukke!) skades-genopbygninger af front og bagende, dels helt ny karrosserier. Det er også set at hækmotorbusser har fået gulvet hævet, for imellem akslerne at skaffe plads til en ny motor-drivlinie med stående motor!



Ikke alle busser skinner som altertavler. DBY 396, Leyland, er en af de lidt nyere med højere frontskive, som trænger til at males. Th. DBY 330, der er en lokaltbygget Ramco, på Ford Cargo-lastbilschassis, fra 1999.

De mange britiske bybusser man importerede gennem 1980-erne har fået eventuel midterdør blændet, idet man kun kører med fordør. Nogle enkelte AEC Swift, undervisningsministeriet bruger som skolebusser, har dog midterdøren i behold.

Blandt "øvrige busser" er en Ramco-bygget bus opbygget på et Ford Cargo-lastbilschassis. Derudover er der flere af de importerede britiske bybusser, der er ombygget til ukendelighed. Ombygningerne omfatter dels smukke (-og mindre smukke!) skades-genopbygninger af front og bagende, dels helt ny karrosserier. Det er også set at hækmotorbusser har fået gulvet hævet, for imellem akslerne at skaffe plads til en ny motor-drivlinie med stående motor! De mange britiske bybusser man importerede gennem 1980-erne har fået eventuel midterdør blændet, idet man kun kører med fordør. Nogle enkelte AEC Swift, undervisningsministeriet bruger som skolebusser, har dog midterdøren i behold.

### Fremtiden:

Indtil videre er Malta fortsat et interessant (pilgrims-!) rejsmål for businteresserede.

Dog har regeringen arbejdet med planer om at reducere antallet af rutebil-bevillinger, fra de aktuelle 508 til kun 300, med henblik på at formindske reinvesteringsbehovet.



DBY 429 er til gengæld en lokaltbygget lavt gulvbus. Den er med regeringens mellemkomst bygget i 2002 på MAN 14.200-chassis hos den lokale karrosseribygger Scarnif i Luqa. Man har også bygget tilsvarende busser på Volvo B6BLE.

Det betyder så, at flere chauffører skal skiftes til at køre med en bus dagen igennem. Eenbilsvognmændene kan så ikke være alene om at køre sin egen bus, men bliver nødt til at have chauffører ansat. Man får derigennem færre vognmænd og flere ansatte chauffører. D.v.s. som i Danmark hvor chaufførerne kører busserne, og vognmanden kun skrivedorset. Dog vil det forbedre chaufførernes arbejdstider. De er pt. lange. De kører nemlig med bussen en hel driftsdag, og typisk sover til middag i bussen inde på Valletta busterminals opstillingsområde, hvorefter de efter dagens kørsel skal klargøre og eventuelt småreparere bussen.

EU-medlemskabet betyder også at de handelshindringer, der gjorde det nødvendigt at vedligeholde de forhåndenværende busser, vil bortfalde. Det vil dermed blive nemmere at købe ny busser, hvor man blot skal e-maile efter reservedelene, frem for at udvikle noget brugbart selv.

Hvad der derimod taler for bevarelse af busserne, er turistmyndighedernes markedsføring af de ældre busser som turistattraktion. Malta-busser indgår i mange turistsouvenirs, lige fra legetøjsbusser til håndklæder, dækkeservietter og penalhuse. Malta-bussen fås endda som sovedyr! En Magirus-Deutz-bus årgang 1956, der indgår i flere brochurer og souvenirs, erstattedes dog af en King Long i 2003! Mens der er et Cruise-rederi Capt. Morgan, der kører sightseeing med 3 replika'er af 1930'er-busser.

De ovennævnte scenarier beskriver en usikker fremtid for de ældre busser på Malta; slet ingen eller kun "forlorte". Derfor kan jeg ikke anbefale læserne at vente ret længe med at realisere rejseplaner m.h.t. at tage dertil.

*Kilder:*

*Assocjazzjoni Trasport Pubbliku: <http://www.atp.com.mt/>*

*Awtorita' dwar it-Trasport ta' Malta: <http://www.maltatransport.com/>*

*Malta Bus Album af J. A. Senior, Venture Publ.*

*The Malta Buses af Bonnici, Cassar.*

*Enthusiast-hjemmesider søgt på specifik bus' nummerplade.*



Hvorfor Valetta's busterminal ved Porta Reale er et "helligt sted" for businteresserede, ses her: EBY 537: Ford Thames årg. 1950, bagved DBY 434, Indiana årg. 1938. I banen tv. en King Long og banen th. en BMC Falcon.



Alle rettigheder til tekst/billeder tilhører artiklens forfatter/fotograf(er).

**Foreningen Busfronten**

Postbox 23 - 2850 Nærum - Tlf./fax 45 80 44 66

E-mail: [busfronten@busfronten.dk](mailto:busfronten@busfronten.dk) - [www.busfronten.dk](http://www.busfronten.dk)