

O Chluaidh gu Conamara: Blütezeit und Fall der Clyde Puffer, Neil Munro und die Vital Spark

Zwei Namen sind bereits gefallen – Dougie (Cameron), der Maat, und Dan MacPhail der Maschinist. Dazu kommen jeweils noch *The Tar* (die Teerjacke), der anfangs die Stelle des Bordkochs versieht, und später von seinem Vetter Davie Green alias *Sunny Jim* abgelöst wird. Erst als Sunny Jim einberufen wird (für den ersten Weltkrieg), kehrt der *Tar* zurück. Sunny Jim wird zu seinem Glück jedoch recht bald wieder ausgemustert, und kehrt seinerseits an Bord der *Vital Spark* zurück. Doch wer sind alle diese Leute eigentlich? Para Handy und Dougie sind Gälen aus den West Highlands, obwohl Dougie – wie nicht wenige Gälen seinerzeit, und heute noch – mit seiner Familie in einem Mietshaus nahe des Hafens von Glasgow im Stadtteil Plantation wohnt. Auch Para Handy wird sich später nach seiner Hochzeit mit der „kleinen Bäckerwitwe“ zu Glasgow ansiedeln. Im gleichen Mietshaus wie Dougie wohnt auch MacPhail, der trotz seines hochländischen Nachnamens eher durch und durch Unterlandsschotte ist, aus Motherwell in Lanarkshire. Der *Tar* und Sunny Jim sind ebenfalls Unterländer, passen vom Temperament und Wesen her jedoch eher zu Para Handy, als der eher prosaische und mürrische MacPhail. Letzterer hat jedoch eine sensible Seite, für die er öfter auch von der Mannschaft, oder vom Skipper, je nach Laune, gehänselt wird: Er hat eine Schwäche für romantische Groschenromane, die ihm sehr zu Herzen gehen, und von denen er bereits eine größere Sammlung in seiner Kojе angehäuft hat. Gerne liest er gelegentlich Lieblingsstellen daraus vor, oder seufzt an gewissen Stellen, zum Gaudium seiner Kameraden: So erkundigen sich der Kapitän, oder Dougie, immer wieder mal in aller Unschuld bei ihm, wie es denn Lady Marian (Namen sind austauschbar) gehe, um sich dann einander zuzugrinsen und die Seiten zu knuffen. Sun-

ny Jim dagegen spielt das Melodeon, und während er morgens das schottische Frühstück brutzelt, spielt er Reels und Jigs, solange die Würstchen in der Pfanne tanzen...Dougie ist ebenfalls musikalisch, und spielt die Maultrommel (gäl. *tromb*). Letzterer ist jedoch nur ein glücklicher Mensch, wenn er mit seinen Kumpanen „auf großer Fahrt“ ist, denn zuhause wird er an der kurzen Leine gehalten – seine Frau ist Rechabitin, sprich: Temperenzlerin, und so ist für den armen Dougie zuhause eher Abstinenz angesagt, Tee statt Ale und Whisky. Dabei blüht der Gute nur auf, wenn er *a good dram* in der Hand hält: „*As cheery a man ass you ever meet across a dram*“ (0-Ton Para Handy über Dougie, Armstrong & Osborne, 2002: 85). Und er hat es wahrlich nicht leicht mit seiner Familie, als Vater von zehn Kindern – mit steigender Tendenz, für die er als sorgender, doch meist abwesender *pater familias* stets die richtige Schule suchen muss. Schon oft hat er seinen Mannschaftskameraden von seinen familiären Strapazen erzählt, nur um später damit aufgezogen zu werden – nicht böse gemeint, natürlich. Denn böswilliger Spott ist Neil Munros, und dem schottischen Humor allgemein, fremd. Es geht stets um die Herausforderung der Schlagfertigkeit und Redegewandtheit des Gegenübers. Und trotz al-



Ein Tribut zum 150. Geburtsjahr des schottischen Schriftstellers Neil Munro (1863–1930) aus Inveraray (Argyll), sowie dem unrühmlichen Ende der *Pibroch* – der letzten ihrer Art – zu Schrott verfallen am Kaj von Letterfrack in den irischen West Highlands ...

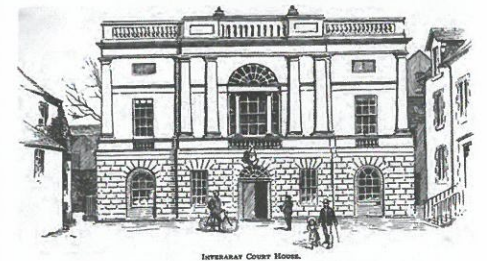
Don Axel Koehler

TEIL 2 / 2

ler Hochland-Unterland-Rivalitäten und Wesensunterschiede – die oft in den Erzählungen für Situationskomik sorgen – und gegenseitigen Foppens sind die Männer der *Vital Spark* ein Team: Wenn sie *up to the oxters* („bis zu den Achselhöhlen“) im Schlamassel sitzen, dann alle zusammen! Keiner hat es je besser formuliert über die Crew eines *puffers* als Para Handy: „*Four Men and a derrick*“ – „Vier Mann und ein Ladebaum“.⁹

***This boat iss built on smert lines* – Das Boot und seine Gattung**

Para Handy mit seinem nicht geringen Selbstbewusstsein und Stolz eines Skippers auf seinen Kahn pflegte stets die Silhouette der *Vital Spark* mit den damals verkehrenden Dampfern der West Highland-Reederei, z.B. MacBraynes, zu vergleichen. Für viele seiner Zeitgenossen jedoch waren die *puffers* nichts als seegängige Lastkähne. Tatsächlich hatten die *puffers* die Rumpfform der meist gaffelgetakelten Lastensegler übernommen, die sie im Laufe des 19. und frühen 20. Jahrhunderts von den Wassern der westlichen Hochlande und Hebriden verdrängten (MacKenzie, 2012: 1 von 4). Zwischen Irland, der Insel Man und Westschottland verkehrten jene *smacks* ebenfalls, und nicht selten führten sie dabei eine Ladung *poitín* (schott.-gäl. *poitean*, *poit dhubh* oder *Mac-an-Tòisich*) mit – manchmal eingetauscht gegen eine Ladung des eigenen Selbstgebrannten...wie es u.a. festgehalten ist im alten Schmugglerlied aus Morvern (damals Argyll, heute Lochaber bzw. Highland Region), *Mo thruaigh lèir thu, 'ille Bhuidhe*, welches mit hochlandschottischen Emigranten seinen Weg nach Cape Breton Island im kanadischen Neuschottland fand, wo es noch heute zum Repertoire von *milling frolics* gehört.¹⁰



Gàidhlig

Sèist:

Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe,
'S ann an diugh tha 'n dèidh ort
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Chuir sinn crann 'sa bhàta
Dà latha mun dh' fhàg sinn Èirinn
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Chuir sinn na crainn ùr innte,
'S gun d' fhuair sinn smùid na dèidh leinn
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Cuitearan 's gàidsearan
gar sàrachadh le chèile
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

'S fudar is luaidh Shasannach
'toirt farum air an dèile.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Bha uisg' is clach-meallainn ann
'S a canabhas g'a reubadh.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

'N uair a dh'at n fhairge
'S i 'n „Earbag“ a bha treubhach.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Seachad Caisteal Duair leath'
Gun robh ar turas réidh leinn.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Seachad maol na h-Oa
Gun d'òl sinn air a chèile.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Bha sinn an Loch-Aluinn
Mu'n d'rinn ach pairt dhiubh éirigh.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Bhas sinn 'sa Chuan-iar leath'
Mu 'n d'rinn a' ghrian ach éirigh.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Dh' òl sinn slàint' an sgiobar
Nach robh idir anns an éisdeachd.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

Dh' òl sinn buaidh do 'n bàta
Thu sàbhailt' sinn á Èirinn.
Mo thruaigh lèir thu, 'ille bhuidhe.

*Traidiseanta / Traditionell. Tobar
Quelle: An Cliath Clis*

Deutsch

Refrain:

Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung',
Heute sind sie hinter Dir her.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Wir stellten den Mast auf im Boot
Zwei Tage bevor wir Irland verließen.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Wir setzten ihr die neuen Masten,
Und dann hielten wir die Besanshot an.¹
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Kutter und Zöllner
Piesackten uns gemeinsam.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Und Pulver und englisches Blei
Halften in unseren Planken wieder.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Es regnete und hagelte
Und die Leinwand spannte sich sehr.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Als die See sich erhob
War das „Rehlein“ standhaft.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Vorbei an Burg Duart,
War unser Kurs gerade.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Vorbei am Kap von Oa
Tranken wir einander zu.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Wir waren in Lochaline,
Ehe sich auch nur ein Teil von ihnen regte.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Wir waren draußen im Atlantik,
Ehe die Sonne aufging.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Wir tranken auf die Gesundheit des Skippers,
Der leider nicht zugegen war.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Wir tranken auf das Boot,
Das uns sicher aus Irland gebracht hat.
Mein ganzer Kummer bist Du, blonder Jung'.

Übersetzung des Autors

Anmerkung

¹ Seemannssprache:
„Dann gaben wir uns die Fichte / die Kante / die Dröhnung“.

In diesem Lied geht es um eine *smack* aus Lochaline in Morvern (a' Mhorbhairne), die in einem Hafen im Norden Irlands lag und deren Schiffer wegen Schmuggels verhaftet worden war, während die Mannschaft mit dem frisch überholten Boot, dem sie neue Masten (diese *smack* ist also, wie manche von ihnen es waren, ketschgetakelt¹²) gesetzt hatten, entkam. Unter dem Kugelhagel der Zöllner segelten sie in ein Unwetter, und kamen dennoch heil nach Schottland zurück, wo sie sich aus Erleichterung zwischen Islay („vorbei am Kap von Oa“) und der Insel Mull („vorbei an Burg Duart“) dem Trunke hingaben, so dass bei der Heimkehr nach Lochaline noch die Hälfte der Mannschaft schlummerte.

Ganz so dramatisch mit Kugelhagel ging es zu den Zeiten der *puffers* nicht mehr zu. Diese bis unmittelbar nach 1930 hauptsächlich dampfgetriebenen Küstenfrachter erhielten ihren Spitznamen durch das puffende Geräusch ihrer Maschinen, ähnlich einer Lokomotive, der sie auch durch die Aufbauten ähnelten: Bei frühen Modellen dieser Schiffsgattung lag der Schornstein nämlich vor der Brücke, statt achtern wie bei den Liniendampfern. Daher erhielten sie ihren weiteren Beinamen, „Lokomotiven der See“. Später wurden sie zwar zumeist mit Dieselmotoren ausgerüstet, doch die Beinamen hatten sie weg – und wie man von alten Traktoren weiß, sind ja auch frühe Dieselmotore richtige „Puffer“, Stichwort: „Kult-kult-kult“ etc. Die meisten *puffers* wurden am Clyde gebaut, daher die Überschrift des Aufsatzes, denn *Cluaidh* ist der gälische Name des Flusses und seiner Förde. Zwischen Glasgow und Bowling oder Kirkintilloch lagen die meisten Werften dieser kleinen Frachtdampfer. Manche wurden jedoch auch in Nordengland (z.B. Liverpool), oder zu Belfast gebaut, etwa bei Harland & Wolff, der irisch-hanseatischen Werft,¹³ die auch die *Titanic* baute, deren Ära sich mit der Glanzzeit der *puffers* und Para Handys überschneidet (Osborne & Armstrong, 2002: xi-xii; Paterson, 2003: 38; MacKenzie et al, 2012: 1-4). Letztere aber waren vergleichsweise langlebiger, und das ist nur die Spitze des Eisbergs... Zu ihrer Glanzzeit waren die *puffers* so ikonisch mit der Clyde-Mündung und den nordwestlichen Gewässern Schottlands verbunden, wie die *riverboats* in Nordamerika mit Mississippi, Missouri und Yukon, und heute im westlichen schot-



tischen Hochland die roten Schornsteine und schwarz-weißen Rumpfe der *Caledonian MacBrayne*-Fähren. Letztere, seit der Einführung der *RoRo*-Fähren,¹⁴ waren es aber auch, die in den frühen 1990ern auch die letzten Nachfahren der *Vital Spark* und ihrer Artgenossinnen von den Wassern des Gälentums vertrieben... (Paterson, 1993: 42). Doch zurück zum Anfang: Der allererste Puffer war die *Thomas* von 1856, eine zum Dampfbetrieb konvertierte Kanalbarke. Diese ganz frühen Puffer hatten noch keine gedeckte Brücke, Kapitän und Steuermann waren noch gänzlich den Elementen ausgesetzt – gerade wie an Bord der *smacks* (Paterson, 2003: 38). Die kleinen, bauchigen Küstenfrachter waren lebenswichtig für die Inseln und abgelegenen Festlandsiedlungen. Das Leben an Bord der Puffer war hart, und die Tage lang. Dennoch hatten deren Mannschaften noch nicht die engen Zeitpläne heutiger Frachtfahrer zu erdulden. Die meisten Männer einer Inselgemeinschaft, oder einer vom Landweg schwer zugänglichen Festlandsiedlung, halfen mit beim Löschen der Ladung, und nach getaner Arbeit war ein *cèilidh* die ganze Nacht hindurch nicht selten! (Paterson, 2003: 39). Wie ihre Vorgänger unter Segeln, so konnten auch die Puffer mit ihrem geringen Tiefgang noch dort landen, wo es größeren Frachtschiffen und Dampfern nicht möglich war. Und die Modelle der klassischen Puffer-Ära bis unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg passten durch die Kanäle des Hochlandes, seien es nun der bereits erwähnte Crinan-, oder der Kaledonische Kanal durch das Great Glen.

Ich begann diesen Abschnitt mit Para Handys Vergleich zwischen seiner „alten Dame“ *Vital Spark* und den eleganten Rad- und Schraubendampfern, wie sie zu jener Zeit in größerer Zahl zwischen Glasgow und dem westlichen Hochland verkehrten – unter Ersteren die *RMS Columba*, die *RMS Lord of the Isles* und die *RMS Waverley I*, unter Letzteren die *S/S Dunara Castle* und die *S/S Hebrides*. In der putzigen Para Handy-Geschichte *Lodgers on a House Boat* (No. 8, 2002 edn.) gelingt es einer sich als Nervtöter und Schnorrer herausstellenden Touristenfamilie, sich an Bord der *Vital Spark* einzunisten, weil das Familienoberhaupt sich bei Para Handy durch die Bezeichnung seines Boots als *steamer* einzuschmeicheln vermag... Während des Zweiten Weltkrieges taten

viele Puffer Dienst als Versorgerboote der Kriegsschiffe der Admiralität. Der 66-Fuß-Puffer jener Zeit, wie etwa von der Werft *Hay's of Kirkintilloch*, wurde gar zum Prototyp einer weltweit von der Admiralität eingesetzten Klasse von Versorgern, den *VICs* (Vicualling Inshore Craft) die jedoch – dem militärischen Einsatz geschuldet – eher Nummern, als Namen trugen. Nach Kriegsende wurden viele alte *VICs* als Puffer zwischen Clyde und Minch eingesetzt und erhielten auch zivile, hochlandgerechte Namen (Paterson, 2003: 40). Allein, sie wuchsen in ihrer Größe. Die *Glenshira*, 1953 von *Scotts of Bowling* für die Reederei *Hamilton & MacPhail* gebaut und der erste Puffer mit Dieselantrieb, sollte auch die Letzte sein, die den Crinan-Kanal befuhr. Die späteren Modelle der *puffers* waren mit 110 Fuß zu groß dafür und mussten den längeren Weg um den Mull of Kintyre antreten... da näherte sich jedoch bereits aus wirtschaftlichen Gründen das Ende der Puffer: Ein großer Nachteil lag, abgesehen von den Vorteilen der *RoRo*-Fähren für die Umverteilung der Frachtbeförderung vom Seeweg zum Landweg, im mangelnden Warenaustausch des Pufferverkehrs: Wenn die Puffer ihre Fracht abgeliefert hatten auf den kleineren Inseln, kehrten sie meist leer zurück, es sei denn, sie erhielten vor Ort eine größere Ladung Seetang zur Seifengewinnung und Nahrungsmittelproduktion (z.B. *Carrageen*). In den späten 1970ern jedoch brach dieser Markt ein. Auf den größeren Inseln wie Islay, Skye und Mull, wo seit jeher auch Whisky produziert wurde, war es weniger schwierig, eine Retourfracht zu erhalten (Paterson, 2003: 42). Gab es zur großen Zeit der Puffer noch mehrere unabhängige Kapitäne, so fuhren seit der Zwischenkriegszeit fast alle dieser Boote unter der Flagge irgendeiner Reederei, z.B. *Hamilton & MacPhail*, oder *Glenlight*. Für diese letztere Reederei fuhr 1976-90 auch die *Pibroch II*, die zu Letterfrack ihre letzte Ruhestätte gefunden hat. Die *Pibroch I*, 1923 vom Stapel gelaufen, war noch ein Puffer klassischer Bauart. Beide *Pibrochs* waren ursprünglich für den Whiskyhandel mit Islay gebaut worden, brachten Getreide zur Insel und kehrten mit Fässern für die Flaschenabfüllung zum Festland zurück. *Pibroch II* hatte dabei das Pech, in diesem Geschäft von den besagten *RoRo*-Fähren verdrängt zu werden. 2002 dann begann ihr endgültiger Leidensweg, als sie von J.A.

Hawco zu Glasgow an die irisch-belgische Reederei *Bogaert Marine* verkauft wurde, unter der Auflage, sie generalüberholen zu lassen. Bogaert – Bogart? Tja, leider wurde daraus nicht der Beginn einer großen Freundschaft, sondern *her time had gone by...* (MacKenzie, 2012). Aber war das nun wirklich das Ende? Mitnichten, wie es im nächsten Abschnitt zu sehen sein wird...

The Puffer is dead, long live the Puffer! – Szenen einer Renaissance

Totgeglaubte leben länger. Das gilt für die gälische Sprache genauso wie für die Clyde-Puffer. Und beide haben gemeinsam, dass man ihren wirtschaftlichen Sinn und Zweck heutzutage in der Mainstream-Gesellschaft bezweifelt oder gänzlich bestreitet – und damit auch meint, ihnen die Existenz absprechen zu können. Dabei muss es gar nicht so sein, wenn man mit Liebe zur Sache und Verstand sich daran macht, neue Existenzwege zu schaffen, und zu erhalten. Zur gälischen Sprache soll ein andermal etwas gesagt werden, wenngleich schon viel über deren Revitalisierung geschrieben wurde. Hier geht es nach wie vor um die Puffer, denen ja bereits der eingangs erwähnte Neil Munro mit dem gleichfalls erwähnten Para Handy ein Denkmal gesetzt hat. Diese Erzählungen sind noch immer in Schottland gegenwärtig, vor allem an der Westküste und andernorts im küstennahen Hochland – dafür sorgten auch mehrere Verfilmungen des Stoffs seit 1954. Am Anfang dieser Leinwand- und Bildschirmversionen stand die *Maggie*, im Besagen Jahre von den Ealing-Studios unter der Regie von Alexander MacKendrick, die auch die gleichfalls in den Hebriden spielenden Verfilmungen der Romane von Compton MacKenzie (1883-1972), z.B. *Whisky Galore* (1947), *Rockets Galore* (1957), auf die Leinwand brachten. In *The Maggie* ging es um die Crew des gleichnamigen Boots, die es mit einem amerikanischen Tycoon à la Donald Trump aufnimmt, der ihr Gefährt nicht als seetüchtig genug erachtet, den £ 300-Auftrag auszuführen, sein Mobiliar zu transportieren. Gedreht wurde um den Crinan-Kanal und auf Islay, und unter den Darstellern waren bereits Schauspieler hochländischer Herkunft, die später auch in den Fernsehversionen mitwirken sollten, etwa Roddy MacMillan (1923-79), der wie Neil Munro in

einer gälischsprachigen Familie in Glasgow aufwuchs: Sein Vater Duncan (1880-1964) stammte aus *Àird nam Murchan*,¹⁵ seine Mutter Rachel (1879-1935) – eine geborene MacAulay (*NicAmhlaidh*) – stammte aus *Tairbeart na Hearadh*¹⁶ (Barlow, *DNB* 2011). MacMillan sollte später in der Fernsehversion von 1959-65 den Dougie spielen, den Para Handy in jener Version spielte Duncan Macrae (1905-67), dessen Vater von Skye stammte, und der ebenfalls *a kenspeckled face* (ein „üblicher Verdächtiger“) in anderen hochlandsschottischen Leinwand- und Bildschirm Dramen, und –komödien, war, z.B. in *Whisky Galore*, *Rockets Galore* und *Kidnapped* (1960). 1965 räumte Macrae den Posten aufgrund einer schweren Erkrankung, die sich als Hirntumor herausstellen sollte (Barlow, *DNB* 2006), und MacMillan wurde der nächste Para Handy. Beide Männer gehörten zu einer Clique unter den britischen Schauspielern ihrer Zeit (ca. 1940-60), die sich durch gälische Herkunft und dadurch bedingte häufige Auftritte in solch einschlägigen Filmen und Serien auszeichnete. Ein weiteres Mitglied dieses Kreises war Finlay Currie (1878-1968). Nachdem MacMillan als Para Handy übernommen hatte, blieb der Rest der Crew nahezu derselbe: Walter Carr übernahm als Dougie, John Grieve blieb Dan MacPhail, Angus Lennie blieb für eine weitere Weile Sunny Jim, sollte aber wenig später diese Rolle an Alex McAvoy (1928-2005) abgeben – der weltbekannt oder .berühmtigt wurde in der Rolle des Lehrers in Pink Floyds *The Wall*: „Hey, hey, teacher, leave us kids alone!“ Die Serie von 1965-74 hieß *The Vital Spark*, und wurde auch hauptsächlich um den Crinan-Kanal gedreht. Fünf Jahre später verstarb *Rodaidh Dhonnchaidh Mhurchanaich Mhic a' Mhaolain*,¹⁷ und es gab keine weitere Fernsehverfilmung bis 1994-95. Jene, *The Tales of Para Handy*, sollte von der Ausstattung her die schönste werden, wengleich sie sich in zweierlei Hinsicht von ihren Vorgängerserien unterschied: Spielte die erste unter Duncan Macrae noch zur spätviktorianischen und edwardianischen Zeit, und die zweite unter Roddy MacMillan in den 1950ern, so wurde die Handlung der vorerst letzten TV-Version in die 1920er und frühen -30er verlegt. Zudem spielte mit Gregor Fisher (* 1953), auch bekannt als *Rab C. Nesbitt*, zum ersten Male ein echter Unterlandsschotte den Part des Para Handy. Der Rest der Crew bestand aus dem unvergeßlichen Rikki

Fulton (*Scotch and Wry, Last Call, Local Hero*) als Dan MacPhail, dem Hibernoglaswegian Sean Scanlan als Dougie und Andrew Fairlie als Sunny Jim. Ein weiteres Novum der Serie war die Prämisse, dass Para Handy nach dem Tode seiner Schwester die Eignerschaft der *Vital Spark* an seinen Schwager Andrew Campbell (gespielt von Paul Young) verloren hatte und nun unter der Flagge dessen Reederei fahren musste. Campbell hatte eine hübsche, aber schnippische hibernoglaswegianische Sekretärin namens Liz Kelly (Sally Howitt), die Para Handy verachtete und ihren verwitweten Chef vergeblich umschwärmte. So kamen zusätzliche Konflikte mit Campbell, Kelly und Campbells schleimigem Protegé Captain Angus in die Handlung...Ironischerweise entstand diese Serie zu einer Zeit, als die Regierung die letzte Unterstützung für die verbliebenen Clyde Puffer gestrichen hatte, und viele dieser Boote ihren letzten Weg antreten mussten – darunter auch die erwähnte *Pibroch II* (MacKenzie, 2012: 4; Paterson, 2003: 42). Episode 8 der zweiten Staffel (7. August 1995), *Para Handy's Piper*, enthielt den Auftritt eines sehr jungen David Tennant, der später als zehnte Inkarnation des *Dr Who* Furore machen sollte... und in manchen Folgen der Serie ließ Para Handy bei der verwitweten Lady Catherine Ramsay, einer angloschottischen Gutsherren, seinen Charme spielen – wofür sie ihn einmal in Schutz nahm, als er zu Unrecht als Lachswilderer verfolgt wurde vom Wildhüter ihres Nachbarn... (Episode 2, 1. Staffel).

Die 1994-95er TV-Serie war jedoch nicht das Letzte, das Schottland von Para Handy gesehen oder gehört hatte: Bereits 1995 erlebte die Crew der *Vital Spark* die erfolgreiche Wandlung vom Bildschirm auf die Bühne, in *A Para Handy Wireless Show* von Gordon Neish. 2007 führte das *Warehouse Theatre* zu Lossiemouth in Moray – an der schottischen Ostküste, etwas entfernt von den vertrauten Gründen der *Vital Spark* – die *New Tales of Para Handy* auf: Drei Stücke, nun erhältlich auf DVD und *YouTube*. 2011 präsentierten das *Eden Court Theatre* zu Inverness und *Open Book Productions* eine *Para Handy Voyage* in größeren Theatern rund um Schottland, so z.B. in Aberdeen, Edinburgh und Glasgow. Und nun ist die 2002 neu aufgelegte Omnibus-Ausgabe der Erzählungen von 1992 auch als Hörbuch erhältlich. Das ist noch lange nicht alles: Zwei Puffer segeln noch für Nostalgie-Reisen, darunter auch die in der Serie verwendete *Vital Spark* (ursprünglich *VIC 72, Eldesa, Eilean Eisdeil*). Pubs wurden nach *puffers* benannt, oder gar nach dem berühmtesten aller Skipper, obwohl er nur in den Erzählungen Neil Murrors existiert, z.B. *The Puffer* auf der Insel Easdale südlich von Oban, die auf gälisch *Eisdeal* heißt, und nach der von 1983 bis 1994 der Puffer benannt war, der seither den Namen *Vital Spark* trägt (MacKenzie, 2012); oder das (mittlerweile leider geschlossene und verfallende) *Para Handy* in Campbeltown in Kintyre. Das Schwesterschiff der alten *Eilean Eisdeil*, die *VIC 32*, wurde vollständig von Nick und Rachel Walker restauriert und für den Passagiertransport ausgestattet. Sie



liegt nun im Hafen von Crinan – *'tis the Crinan Canal for me!* – und ist für Urlaubskreuzfahrten auf Para Handys Spuren buchbar. Empfehlen könnte ich eine Fahrt auf dem seetüchtigen Raddampfer *Waverley* von Glasgow bis Campbeltown, oder eben weiter die Westküste hoch (je nach Fahrplan), und dann weiter auf der *VIC 32*...auf der man (und frau) auch schon mal mit anpacken muss. Selbstverständlich gibt es auch viele Modelle von Puffern, in der Flasche oder auf dem Sockel, und einiges an Fachliteratur zum Thema (s. Quellen und Literaturtips). In Bildbänden finden sich auch wohlrestaurierte überlebende Veteranen jenseits der *Eilean Eisdeal* alias *Vital Spark* und der *VIC 32*. Ebenso empfehlenswert ist das zweiteilige *BBC Scotland-Musical A Highland Voyage* (1960), welches die „alte Mannschaft“ unter Duncan Macrae zeigt, die mit der *Vital Spark* verbundene Lieder singen, darunter auch *The Crinan Canal*. Für jenes Filmchen damals wurde allerdings der Puffer *Saxon* verwendet, wie auch in den ersten beiden TV-Serien – bis 1967, als er leider verschrottet wurde. Da ging es der *Eilean Eiseil* schon besser...1981 erschien ein Puffer im von den Hebriden geprägten Comic-Strip *Angus Og* von Ewen Bain, dessen Eltern wie Duncan Macrae aus Skye stammten. Das war ein Gastauftritt der besonderen Note: Der Puffer hieß *The Flying Teuchter*,¹⁸ ein hochlandschottisches Pendant zum Fliegenden Holländer.

Zu guter Letzt noch ein krönendes Beispiel, wie lebendig die Erzähltradition um Para Handy und das „schneekeste Boot im Küstenhandel“ noch ist: Es gibt mittlerweile auch einen Sammelband neuer Erzählungen im Stil Neil Munros, über all die Charaktere, die er berühmt und unsterblich gemacht hat: Stuart Donalds *The Complete New Tales of Para Handy*, verfasst von einem Fachmann zu *Clyde puffers* (2011). Für ihre CD von 2006 hatte die Cèilidh-Band *Skippinish* von Angus MacPhail (Tiree, Argyll) und Andrew Stevenson (Ft William, Lochaber) bereits eine *Para Handy Suite* komponiert. Und zum Abschluss dieses Aufsatzes noch ein vom Autor eigens auf Gälisch verfasstes Lied über eine fiktive Reise der *Vital Spark* den Rhein und die Lahn hinauf, um der Leserschaft zu demonstrieren, dass ich gälische Lieder nicht bloß übersetzen, sondern auch dichten kann. Die Melodie ist traditionell, und entspricht der Weise des gälischen Seemannsliedes *Òran a' Chaobra* von der Insel Lewis:

So stehen beide Bücher des Autoren im Verzeichnis lieferbarer Bücher des deutschen Buchhandels

Die englische Version:

**From Breadalbane to Brucker Muhl –
Scottish Highland Soldiers in Hesse 1759-62**

Inhalt: Studie über hochlandschottische (= gälischsprachige) Soldaten im alliierten Heere Ferdinands von Braunschweig-Lüneburg und General Granby, als auch auf französischer Seite (Exiljakobiten) während der Endphase des Siebenjährigen Krieges in Deutschland 1759-1762. Mit ausführlicher Beschreibung der Herkunft, politischer Zugehörigkeit und Kultur der Menschen in den erwähnten Regimentern und zeitgenössischer gälischer Poesie.

ISBN: 978-3-935943-05-5;

Preis: 12,80 Euro;

Best-Nr. im www.irish-shop.de: 1918162

Die deutschsprachige Ausgabe:

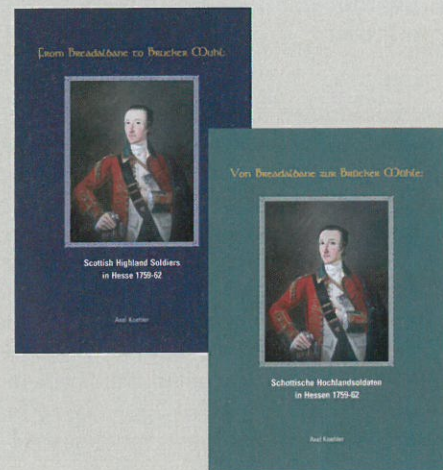
**Von Breadalbane zur Brücker Mühle –
Schottische Hochlandsoldaten in Hessen 1759-62**

Inhalt: Wie oben. Enthält zwei in der englischen Originalausgabe noch nicht enthaltene Extraanhänge.

ISBN: 978-3-935943-39-0; 96 Seiten;

Preis: 13,80 Euro;

Best-Nr im www.irish-shop.de: 1918193



Anmerkungen

⁹ Klingt um Vieles besser als „vierzehn Mann und ein Befehl“, aber lange nicht so romantisch wie „fünfzehn Mann auf des toten Manns Kiste“, obwohl Para Handy & Crew einem *yoo-hoo, and a bottle o rum* nicht abgeneigt wären...

¹⁰ *Milling frolic*: Kanadischer anglo-gälischer Ausdruck für eine Wollwalk-Partie, bei der alte gälische Walklieder gesungen werden. Durch den stampfenden Rhythmus jener Tätigkeit fanden auch viele *iormaman*, „Ruderliedchen“, ihren Eingang ins Repertoire der Weber, die – in einer maritimen Gegend keine Seltenheit – oft selbst zur See fuhren, und sei es nur zum Fischen. Newton, 2000: 99.

¹¹ Seemannssprache: „Dann gaben wir uns die Fichte / die Kante / die Dröhnung“.

¹² Ketsch = Anderthalbmaster, mit Gaffelsegeln.

¹³ Der Mitbegründer der Werft, Gustav Wilhelm Wolff (1834-1913), stammte aus Hamburg. Moss, *Oxford DNB*, 2004.

¹⁴ *RoRo* = Roll on, roll off

¹⁵ Ardnamurchan

¹⁶ Tarbert/Harris

¹⁷ Das ist das gälische Patronym Roddy MacMillans: „Roddy, der Sohn des Duncan MacMillan aus Ardnamurchan“.

¹⁸ *Teuchter* ist ein unterlandschottischer Spottname für Hochländer, in der Bedeutung von „Bauernfünfer“.

Eine Bibliographie zum Artikel, Bildquellenangaben und nützliche Links zum Thema finden Sie in der Online-Ausgabe des *irland journals* unter www.irland-journal.de