

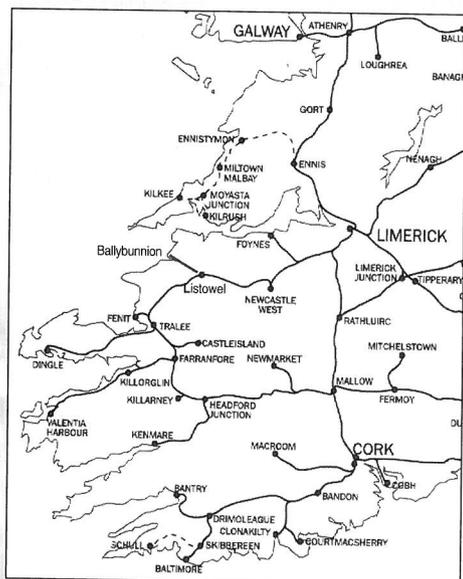
The Listowel and Ballybunnion

&
The West
Clare / The
Tralee and
Dingle

Wir setzen unsere Serie über irische Eisenbahnen fort mit einem weiteren nostalgischen Rückblick auf drei ganz besondere Strecken im Westen und Südwesten Irlands: eine 'Monorail' und zwei Schmalspurbahnen, die dem allgemeinen Eisenbahnsterben in Irland zum Opfer fielen. Inzwischen trauern Städte- und Entwicklungsplaner, Verkehrsexperten und der ganz normale Bürger ihnen nach.

Railway

Viele Verkehrsprobleme ließen sich zumindest reduzieren, wenn man die Alternative der Bahnstrecken zu den Straßen noch hätte. Und verstärkt gibt es Stimmen, die sich sogar für die Wiederbelebung einzelner Strecken stark machen, wo das noch irgendwie möglich ist. Die Schienen sind zwar überall abgetragen, der Streckenverlauf häufig noch gut auszumachen, wenn auch über größere Entfernungen inzwischen überbaut oder sonstwie genutzt. Aber selbst in solchen Fällen könnte man die Strecken bei einem Neubau etwas verlegen. Die Diskussion über den Schienenverkehr in Irland ist jedenfalls in vollem Gange.



Ballybunnion im „Kingdom of Kerry“ ist heute hauptsächlich wegen seiner würzigen Seeluft und eines jährlichen Festivals bekannt, an dem die angeblich begehrtesten Junggesellen gekürt werden. Vordem war es einmal Terminus der wohl außergewöhnlichsten Bahnlinie, die jemals in Irland in Betrieb genommen wurde, nämlich eines Vorläufers der Transrapid-Idee, einer 'Einschienbahn' oder 'Monorail' von Listowel bis Ballybunnion. Der Erfinder dieser genialen, aber doch recht wackeligen Angelegenheit hörte auf den melodischen Namen Francois Marie-Thérèse Lartigue und kam aus Frankreich. Mr. Lartigue besaß Patente für mehrere Länder. Streng genommen stimmte aber die Bezeichnung seiner Erfindung nicht, denn unterhalb der einen Hauptschiene auf A-förmigen Stützpfählen liefen zwei kleine parallele Seitenschienen zur Ausbalancierung der Bahn. Als auffällige Vorzüge des Systems wurden die Wirtschaftlichkeit der Konstruktion und ihrer Unterhaltung gepriesen und als geradezu ideal für unzugängliche und entferntere ländliche Regionen, in denen das Verkehrsaufkommen nicht so hoch war, angesehen. Noch während die ersten Vorschläge

für eine Verbindung zwischen Ballybunnion und Listowel von den Einheimischen diskutiert wurden, erschien Mr. Lartigue in Kerry und überraschte alle mit der Feststellung, dass er in dieser Gegend seine revolutionäre Idee verwirklichen wolle. Auf dem Schienenwege sollten sowohl Vieh wie auch Touristen und Schüler vom und zum Listowel College und auch Sand transportiert werden; Mr. George Hewson erlaubte, Sand von dem am Ende seines Gutsbesitzes gelegenen Strand für einen Penny pro Tonne zu schürfen. Ballybunnion entwickelte sich inzwischen zu einem beliebten Seebad für die ganze Familie, Ferienhäuser wurden errichtet und Pensionen ausgebaut, die Zukunft (er)schien rosig. Im allgemeinen ging der Bau der Bahn zügig voran, wenn die Protokolle auch verzeichnen, dass „viele Detailschwierigkeiten sich während des Baus entstellten“. Hinter dieser nüchternen Feststellung verbergen sich System-Probleme der grundsätzlicheren Art, denn die Wagen mußten zu beiden Seiten der Stützen ausbalanciert sein; auch die 'Kaffee-pott'-Lokomotiven mußten so konstruiert werden, dass sie nicht auf einer Seite runterkippten. Ebenerrdige Bahnübergänge ließen sich nur schwer einrichten, deswegen verfiel man auf eine effektiv-geniale, wenn auch etwas zeitraubende Methode: wo eine Straße von der Bahnlinie überquert werden mußte, konnte man bei Bedarf einfach einige Tragepfähle aushängen und den spärlichen Straßenverkehr durchlassen. Eine Signallampe regelte diese Aktion. Weitere Übergänge über die Hindernisse konnten durch eine komplizierte Ziehbrücke oder fahrbare Treppenleitern bewerkstelligt werden.

Zum Manager der Strecke wurde der deutschstämmige Fritz Behr ernannt. Eine Broschüre, die zur Eröffnungsfesterei herauskam, ist eigenartig selbstkritisch: die Strecke sei nicht gut gewählt, heißt es da, um die besonderen Vorzüge des 'Systems Lartigue' zu demonstrieren; der moorige Untergrund, Entwässerungsprobleme und die Nähe zur

Straße wurden als weitere Nachteile angesprochen. Die Sicherheitsstandards scheinen dagegen beispielgebend gewesen zu sein, denn „Lartigue's Züge konnten mit größerer Sicherheit als normalspurige Züge bei Geschwindigkeiten bis zu 20 Meilen operieren.“ Eröffnet wurde die Strecke am Schaltjahrtag, dem 29. Februar 1888. Eine große Anzahl lokaler und nationaler Größen war zur Eröffnungszereemonie eingeladen, und selbst vom Kontinent waren Besucher gekommen, um sich das Spektakel einer funktionierenden Monorail anzuschauen. Ein Sonderzug verließ Killarney um 9.30 morgens und brachte die Gäste nach Listowel, und gegen die Mittagszeit dampfte die erste Monorail mit über einhundert Passagieren gen Ballybunnion. Mr. Behr fungierte gleichzeitig als Gastgeber, Führer und Zereemonienmeister und beantwortete die Fragen der vielen Neugierigen. Einige kritisierten, sehr ungentlemanlike, den übergroßen Lärm der Waggons - kein Wunder, wenn man sah, wie dicht die Sitze an den Schienen lagen. Mr. Behr führte das auf unvermeidliche Anfangsprobleme zurück, aber



leider ließ sich das auch später nicht beheben. In Ballybunnion stieg alles aus, um sich auf eine kurze Tour in die Stadt zu begeben und danach im Bahnhofsgelände den Lunch einzunehmen. Reden wurden geschwungen und Toasts ausgesprochen und Pläne für eine Fortführung der Strecke bis Tarbert besprochen. Abends gab es dann ein großes Ban-

kett im Railway Hotel (jetzt Great Southern) in Killarney, bei dem auch „Mr. Lartigue sprach und seiner Freude und Genugtuung Ausdruck verlieh, dass dies erst der Anfang vieler ähnlicher Monorails in Irland und England sein würde.“ Eine Woche danach wurde der regelmäßige Personenverkehr aufgenommen. In Liselton konnte man einen Zwischenstopp einlegen; während des Sommers verkehrten 4 Züge in beiden Richtungen, im Winter reduzierte es sich auf die Hälfte. Die Fahrtzeit für die 9 1/2 Meilen betrug 40-45 Minuten. Aber selbst bei dem gemäßigten Tempo von 15 Meilen in der Stunde ließen sich unangenehme, ruckelnde Bewegungen nicht vermeiden, und besonders in den Kurven konnte es schon mal passieren, dass man unsanft gegen den Schädel seines Mitreisenden stieß, mit dem man ja Rücken an Rücken saß. An steilen Stücken mußten die Passagiere gelegentlich absteigen, um der Lok die Kraft zu lassen, die Wagen hochzuziehen. Anfangs gab es auch einige Sabotageakte von erbosten Landbesitzern und Steuerzahlern, aber während der gesamten operativen Zeit gab es nicht einen nennenswerten Unfall. Zwischen 1913 und 1915 wurde die stolze Zahl von 200.000 Passagieren befördert, aber auch das garantierte keine notwendigen Investitionen. An einem einzigen Tag im August 1924 fuhren 860 Leute von Limerick nach Ballybunnion, um für den Erhalt der Strecke zu werben. Zwei Monate später wurde die Strecke offiziell stillgelegt, und die Schienen waren noch vor Ende des Jahres abgetragen.

Um eine solch ungewöhnliche Bahnstrecke ranken sich unvermeidlich zahlreiche Anekdoten. Viele beziehen sich auf das Problem der Balancierung: eine Dame wollte ein Klavier nach Ballybunnion schaffen lassen und stiftete Verwirrung, da kein zweites gleich schweres Klavier als Gegengewicht vorhanden war. Die Lösung sah vor, das Piano auf der einen, zwei Kälber auf der anderen Seite zu plazieren. Für die Rückfahrt wurden die Kälber jeweils auf eine Seite gepackt. Schwergewichtige Zeitgenossen wurden bisweilen mit bereitstehenden Sandsäcken ausbalan-



ciert, wenn sich nicht ähnlich korpulente Mitreisende einfanden. Und dann gab es da noch den Bauern, der eine Kuh in Listowel gekauft hatte: er borgte sich für die Fahrt nach Ballybunnion eine weitere Kuh. Dort angekommen, benötigte er eine weitere, um die erste geborgte Kuh wieder zum rechtmäßigen Eigentümer zurückzubringen, und so ging das fast einen ganzen Tag hin und her, bis er seine eigene Kuh schließlich verloren hatte, dafür aber plötzlich zwei fremde besaß, die er gar nicht wollte; außerdem schuldete er der Eisenbahngesellschaft ein kleines Vermögen an Frachtkosten. Heute kann man nur noch ganz ~ wenige Reste der LBR sehen. Die Glocke, die geläutet wurde, um die Abfahrtszeit in Ballybunnion anzumelden, hat jetzt ihren Ehrenplatz in der National School in Listowel. Die Lawrence Collection historischer Photos in der National Library umfaßt viele Dokumente dieser Strecke; es existiert auch ein früherer Stummfilm, in dem man die Lokomotive mit ihren Wägelchen über die Schiene schnaufen sieht. Der Schriftsteller Bryan McMahon, der aus Listowel stammte, beschrieb die Bahn als „the queerest railway in the world“ aber, so fügte er hinzu, „the local people loved every wheel of it.“

The West Clare Railway

Den ersten Spatenstich zum Bau der Strecke von Ennis nach Miltown Malbay in West-Clare an die Atlantikküste vollführte kein anderer als der große Charles Stewart Parnell selber. Vier Jahre später wurde die Strecke eröffnet. Von Anfang an war man zwar um absolute Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bemüht, aber man merkte schnell, dass die Strecke stellenweise unzuverlässig war und die ersten in Dienst gestellten Lokomotiven sich als zu schwach erwiesen. Auf regelmäßige Entgleisungen und Verspätungen konnte man sich dagegen eher verlassen. Die Reise dauerte auch unverhältnismäßig lange, aber der Tourist wurde zumindest durch die grandiose Szenerie für die vielen unvorhergesehenen und unerklärlichen Aufenthalte entschädigt. In der Zwischenzeit hatte man die Süd-Clare Strecke von Kilrush/Kilkee nach Miltown Malbay in Angriff genommen; die offizielle Eröffnungsfahrt für den Passagierzug von Ennis zum Endpunkt Kilrush fand am 23. Dezember 1892 statt. Für diesen Abschnitt betrug die offiziell angegebene Fahrtzeit 3 Stunden, oft lag sie aber um gut die Hälfte darüber. Die Bediensteten schienen sich nach ihrem ganz eigenen Zeitplan

zu richten. Klagen blieben natürlich nicht aus. Im Dubliner Figaro von 1899 beschwert sich ein indignierter Passagier: „Vor kurzem stattete ich Kilkee einen Besuch ab. Ich hatte Dublin um 9.00 früh verlassen und erreichte Ennis um 3.00 nachmittags. Die Fahrt von Ennis nach Kilkee dauerte fast 8 Stunden. Bisweilen kroch der Zug, den Rest der Zeit stand er still. Meine Rückfahrt trat ich in Kilkee um 9.00 morgens an und erreichte mein Zuhause in Dublin um 12.30 den folgenden Tag. Beim Umsteigen in Ennis hatten wir dagegen kaum Zeit, unsere Sitze im Zug nach Limerick einzunehmen. Unser gesamtes Gepäck blieb zurück, mit der Konsequenz, dass ich in Dublin minus all meiner Habseligkeiten inclusive guter Laune ankam. Mein Gepäck erhielt ich erst mit dreitägiger Verspätung.“ Wahrscheinlich hat dieser Herr bei einem eventuellen späteren Besuch des Wilden Westens eine andere Transportart gewählt! Überaus populär geworden ist Percy Frenchs böss-bissige Satire auf die West Clare Railway, die unter dem Titel „Are ye right there, Michael, are ye right“ noch heute bei jeder Ballad Session geschmettert wird. French scheint offensichtlich die Atmosphäre genau getroffen zu haben, denn die offiziellen steifen Häupter in Clare fanden diese verbale Sing-song-Attacke gar nicht lustig und verklagten Percy wegen grober Rufschädigung. Frühjahr und Sommer waren im allgemeinen angenehme Reisemonate, aber in den Wintermonaten mußte man mit Recht befürchten, dass der kleine Zug von den Atlantikstürmen einfach von den Schienen geblasen werden konnte, deswegen belud man die Waggons mit zusätzlichem Ballast; bei einer Windgeschwindigkeit von 80 Meilen in der Stunde ruhte der Verkehr völlig. In Quilty errichtete man einen Windmesser, um diese gefährliche Marke anzuzeigen zu können. Aber die West Clare Railway Company bot generell und besonders nach den ersten brenzlichen Jahren einen recht brauchbaren Service und kutscherte zahlreiche Reisende und Urlauber nach Kilkee und Kilrush, nach Lahinch und zu den Thermalquellen und den



jährlichen September-Frivolitäten Lisdoonvarnas. Gut verdient wurde auch am Transport von und zu den Viehmärkten. Die West Clare Railway hatte eine relativ lange Lebensspanne. Ab 1928 versahen zwei benzingetriebene Schienenfahrzeuge den Verkehr, wurden aber 1941 aufgrund mangelnder Leistung wieder aus dem Verkehr gezogen. Noch 1950 entschied CIE die Strecke nicht stillzulegen: zwei neue Dieselwagen wurden gekauft, in die Streckenführung investiert, der Fahrplan verbessert, die Fahrzeit überzeugend verkürzt, es gab kaum mehr Verspätungen und das Fahrgastaufkommen stieg. Aber auch hier kam das Ende: der letzte Zug fuhr am 31. Januar 1961. Bord na Mona, die irische Torfgesellschaft, kaufte die Dieselwagen und setzte sie in ihrem eigenen Streckensystem ein. Und eine alte Dampflokomotive, die No 5 Slieve Callan, herrlich renoviert und rotgrünweiß herausgeputzt, steht neben dem Bahnhofsgebäude in Ennis und kann bestaunt werden von den Reisenden, die dort einen Zwischenstopp machen oder den Bus vom oder zum Shannon Airport wechseln.

The Tralee and Dingle Railway

Von Tralee, der Hauptstadt des County Kerry, führte eine kleine, spektakuläre Schmalspurbahn über die Berge nach Dingle. 1888 gab es die Erlaubnis zum Bau, schon drei Jahre später, am 31. März 1891, wurde die Strecke, die eine wechselvolle Geschichte haben sollte, eröffnet. Die Hauptlinie verlief über 31 irische Meilen, eine Abzweigung von rund 6

Meilen führte nach Castlegregory. Der erste Teil der Strecke verlief neben der Straße und war relativ flach, aber ab Castlegregory Junction ging's brutal nach oben. Pro Tag fuhren zwei Fracht/Passagierzüge in beide Richtungen, bei einer Fahrtdauer von 2 1/4 Stunden. In Tralee mußte man vom 'großen' Bahnhof der GS&WR einen kleinen Spaziergang machen, wenn man zum 'kleinen' Bahnhof der T&DR wollte; es gab zwar eine Schienenverbindung, aber die war für den Frachtverkehr reserviert. Die Jungs aus der Umgebung machten ein einträgliches Geschäft, wenn sie das Gepäck der Passagiere von einem zum anderen Bahnhof trugen. (J.M.Synge erwähnt das in seinen Aufzeichnungen aus Kerry, er hatte aber offensichtlich keine guten Erfahrungen gemacht). Das Management zeichnete sich nicht gerade durch Kompetenz aus, außerdem wurde überall gespart. So gab es anfangs keinerlei telegraphische Verbindung, mit der Folge, dass man vom Schicksal eines abgefahrenen Zuges erst bei seiner Ankunft im anderen Bahnhof erfuhr. Aber trotz all dieser Fährnisse machte diese Strecke ihr Geschäft, da die Straßen in einem noch erbärmlicheren Zustand waren; sie öffnete das Hinterland und brachte Handel (Schafe, Vieh, Fisch und andere Güter) und Verkehr in diese extrem abgeschnittene Gegend. Der Baddely and Ward Glade to Ireland aus dem Jahre 1895 empfiehlt prospektiven Reisenden ganz unverblümt, mit der Bahn bis Castlegregory zu fahren, aber von dort unter keinen Umständen mit der Bahn weiterzufahren, der angegebene Grund war „to avoid a none-too-safe bit of railway“. Die Schienen und der Fahrzeugpark waren wohl in einem wenig vertrauenerweckenden Zustand, und es kam schon mal vor, dass Esel und Karren die Dienste übernehmen mußten. Verwunderlich war es also nicht, dass sich am 22. Mai 1893 ein folgenschwerer Unfall ereignen konnte, bei dem drei Personen getötet und dreizehn verletzt wurden. Vor Gericht wurde die Schuld im unerfahrenen Lokführer, überhöhter Geschwindigkeit infolge völlig versagender Bremsen und naß-schmieriger Gleiskörper gesehen. Nicht erwähnt wurde die



Tatsache, dass das Büchlein mit den notwendigen Instruktionen auf Englisch abgefaßt war, das Personal aber fast ausschließlich Irisch sprach. 14 Jahre später dagegen empfiehlt C.P. Lane in seinem Führer die T&DR als „the easiest and quickest way to get to Dingle“. 1910 wird der Generalmanager wegen Unterschlagung, vorsätzlicher Brandstiftung und fortgesetzter Trunkenheit im Dienst entlassen. Dass die Arbeitsmoral unter den Bediensteten zu der Zeit nicht besonders ausgeprägt war, leuchtet ein. Es gibt Berichte von Passagieren, Lokführer hätten beim Zwischenaufenthalt in Castlegregory so tief ins Glas geschaut, dass für den betreffenden Tag kein Zug mehr nach Dingle gefahren werden konnte. Die Situation besserte sich, als GSR die Gesellschaft übernahm. Viele Iren aus dem westlichsten Kerry passierten den 'kleinen Bahnhof', bevor sie in die USA emigrierten. 1930 hatte die Strecke einen kritischen Zustand erreicht, die Straße nach Dingle dagegen war ausgebaut worden. Der letzte reguläre Passagierzug verkehrte am 16. April 1939, Fracht wurde noch regelmäßig bis 1947 befördert. Eisenbahnenthusiasten veranstalteten bis 1953 noch sogenannte 'monthly specials', die sehr populär waren, aber dann auch eingestellt wurden, da die Gleiskörper einfach zu marode waren. Zwei englische Zeitzeugen, die an den letzten Ausfahrten teilnahmen, schreiben über dieses wohl einmalige Erlebnis: „It is the most remote and spectacular railway byway in the British Isles... I experienced a feeling of excitement and suspense such as I had never known before on rails... the feeling that anything might happen... I cannot remember when I enjoyed a journey more.“ All das ist Vergangenheit; der ursprüngliche Verlauf der Strecke, teilweise über grandioses, wildes Bergland, ist aber bis heute noch weitgehend zu erkennen.

Hermann Rasche

Irische Impressionen

heisst ein Bildband von Bernd Weisbrod, zu dem Peter Fitzgerald, Herausgeber des *circa art magazine*, die Einführung verfasste und der Dichter irischer Zunge Cathal O Searcaigh einen Essay beitrug (Zürich/New York: Edition Stemmler, 1999, ISBN 3-908161-68-1, 160 S., geb., DM 49,80).

Im Klappentext wird verkündet: „Weisbrods Bilder geben nicht eine vorgefasste Sicht wieder, sie ermöglichen vielmehr die Entdeckung neuer Seiten dieses faszinierenden Landes.“ Wunschdenken, das. Weisbrod setzt mit seinen oft steif wirkenden Schwarzweissfotografien die schlechte Tradition der romantisierenden Imagebildung fort, sein Idyll Irland ist bevölkert von Eseln, Schafen, Schwänen. Auf seinen Fotos wird per Fahrrad oder Pferdekarren gereist. Ein Galway-Hooker zieht durch das Bild, und schon auf dem Umschlagfoto haben die Mädchen natürlich Sommersprossen. Und selbstverständlich traktieren die Irinnen und Iren auf mehr als einem Dutzend Fotos Flöte, Fiddle und andere Musikinstrumente, vor sich eine Palette gefüllter Guinnessgläser. Geflötet wird selbst in der Metallwerkstatt.

Die Weisbrodsche Rückwärtsgewandtheit, für die Irland die Projektionsfläche hergeben muss, wird von Cathal O Searcaigh mit dem Lob „Seherfähigkeiten“ bedacht. Darüberhinaus jongliert O Searcaigh mit höchst fragwürdigen Begriffen wie „Heimat“ und „irische Psyche“.

Was O Searcaigh „die immerwährende Gegenwart der Vergangenheit“ in diesen Fotografien nennt, ist vielmehr das bloße Verharren in dieser. Wer zeigen will, wie die Vergangenheit die Gegenwart durchdringt, dem darf nicht entgehen - schon ein *Irisches Tagebuch* von Heinrich Böll lässt uns das wissen -, wie die Zukunft in diese hereinbricht. Und dem muss bewusst sein, dass das Vergangene im Gegenwärtigen sich wesentlich in gesellschaftlichen Spannungen und Widersprüchen zeigt. Die jedoch kommen bei Weisbrod nicht vor, wenn es auch in den biografischen Angaben heisst, den Fotografen fasziniere der stete Wandel der traditionellen irischen Gesellschaft.

Es wäre interessant zu sehen, welche Fotos Weisbrod, in einem *Deutsche Impressionen* betitelten Bildband präsentieren würde.

The Aran Islands - Another World

Der Bildband *The Aran Islands - Another World* mit Schwarzweissfotografien aus vier Jahrzehnten von Bill Doyle und einer Einführung von Muiris Mac Conghail ('The light before the object'. Bill

Doyle, photographer') ist tatsächlich aus einer anderen Welt (Dublin: The Lilliput Press, 1999, ISBN 1-901866-15-7, 126 S., geb., IRP 20,00).

Im Gegensatz zu Weisbrod ist Billy Doyle der touristische Blick fremd. Boyle weiss, dass das von ihm fotografisch Festgehaltene einer anderen Zeit angehört, vom Verschwinden bedroht ist. Es gelingt ihm vorzüglich, die Menschen und die Gesamtheit des Alltagslebens auf den Aran Inseln ins Bild zu setzen. Er widmet sich dem Schulunterricht ebenso wie dem Gottesdienst und anderen christlichen Zeremonien, zeigt das harte Leben der Fischer und den schwierigen Kartoffelanbau.

Einige der 160 Fotografien gelten *cead*, einer Form des gälischen Hurling. Boyle liefert Porträts der Schriftsteller und Dichter der Inseln, wie etwa von Máirtín O Direáin (1910-1988), Breandán O hEithir (1930-1990), Dara Beag a Fatharta oder von Dara O Conaola, setzt mit einem eindrucksvollen Foto dem Maler Seán Keating (1888-1977) ein Denkmal und begleitet die Druid Theatre Company aus Galway zu Aufführungen von Synge's *The Playboy of the Western World* auf die Inseln: Und er lässt uns Augenzeuge der Sargherstellung auf Inis Meáin sowie einer Beerdigung werden.

Die Teilnahme an einer Beerdigung auf den Aran Inseln setzt das Vertrauen der Inselbewohner voraus. Weil Boyle den von ihm fotografierten Menschen mit Respekt und nicht als Eindringling begegnet, wird ihm dieses Privileg zuteil.

Mit Landschaftsfotografien spart Boyle, doch kommen die einzigartige Steinwelt der Aran Inseln und das Meer in seinen Bildkompositionen auch so zu ihrem Recht.

The Faithful Tribe - An Intimate Portrait of the Loyal Institutions

heisst Ruth Dudley Edwards' 448 Seiten dicker Wälzer über Nordirlands loyale Organisationen: Orange Order, Apprentice Boys und Royal Black Preceptory (London: HarperCollins, ISBN 0 00 255863 7, 1999, geb., € 17,99). Befremdet von der „Unverschämtheit und der Denkfaulheit“ ihres „Stammes“ (d. h. ihrer Mitbürgerinnen und -bürger in der [katholischen] Republik Irland), wenn es um die Protestanten Nordirlands geht, hat Ruth Dudley Edwards die Paraden der Oranier in den letzten Jahren begleitet, hauptsächlich in Portadown. Neben den Berichten über die dabei gemachten Erfahrungen und gewonnenen Erkenntnisse, gewährt sie auch Einblicke in die Geschichte sowie in die jenseits der Paraden eher unspektakuläre Arbeitsweise der Oranier-Logen.