

Zeitschrift: Scharotl / Radgenossenschaft der Landstrasse
Herausgeber: Radgenossenschaft der Landstrasse ; Verein Scharotl
Band: - (1980)
Heft: 9

Rubrik: Sesshafte jetzt im Gespräch mit Jenischen : Stadt und Kanton Bern untersuchen die Bedürfnisse und Anliegen des fahrenden Volkes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

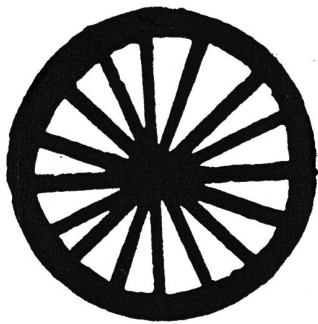
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Herausgeber:

SCHAROTL

DIE ZEITUNG DES FAHRENDEN VOLKES

Radgenossenschaft der Landstrasse



Interessengemeinschaft
des fahrenden Volkes
in der Schweiz

Postcheck 30 - 15313
Postfach 98, 3123 Belp

Redaktion:
Walter Wegmüller

Nº 9/80

Der Bund

Bern, Mittwoch.
6. Juni 1979

KANTON BERN

Sesshafte jetzt im Gespräch mit Jenischen

Stadt und Kanton Bern untersuchen die Bedürfnisse und Anliegen des fahrenden Volkes

ckb. «Lustig ist das Zigeunerleben», singen die Schulkinder heute noch. Und nicht nur sie: Auch die Erwachsenen preisen in angeregten Stunden den Aufenthalt im grünen Wald, Hirschlein, Wasserquellen, das schwarzbraun' Mädel und die Tatsache, dass Zigeuner dem Kaiser kein Geld zu geben brauchen. Wie die Wirklichkeit aussieht, darüber machte man sich lange Zeit keine besondern Gedanken – oder fühlte Angst und Ablehnung. In Bern soll sich das ändern: Die Stadt klärt gegenwärtig die Möglichkeit eines neuen Standorts für das fahrende Volk ab, und der Kanton hat eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die nach den Bedürfnissen der «Jenischen» fragt.



Leben im Wagen zusammen mit einem Dutzend Katzen, mit Hunden, Goldhamstern und Wellensittichen. (hut)



Druck: Matthyas Jenny - Nachtmaschine - , Oetlingerstr.157, 4057 Basel

Im Juni 1978 beauftragte der Gemeinderat der Stadt Bern die Planungsdirektion, nach einem möglichen neuen Standort für die Fahrenden Ausschau zu halten, weil der bisherige Platz hinter der Zentralwäscherei zu klein sei: Auf den 1100 Quadratmetern Nutzfläche leben gegenwärtig in 29 Wagen neunzehn Familien, die in Bern ihren festen Winterstandort und Ausgangsplatz haben. Die engen Raumverhältnisse führen zu Reibereien, die Kinder können kaum vor den Wagen, in der Nähe ihrer Eltern, spielen, und Besuche anderer Fahrender sind höchstens im Winter möglich, wenn der Parkplatz des Weyermannshausbades frei ist.

Jetzt ein klarer Auftrag

Die Aufgabe der Planungsdirektion erwies sich als schwierig. Weil die Stadt rechtlich nicht verpflichtet sei, den Fahrenden einen Standort zur Verfügung zu stellen – sie trage die Verantwortung nur «aus Gewohnheit» – fehle eine klare Zuteilung der Kompetenz zu einer bestimmten Direktion, erklärte Stadtplaner D. Reist: Für die Ordnungsfragen sei die Polizei zuständig, für das Aufenthaltsareal die Planungsdirektion in Zusammenarbeit mit der Liegenschaftsverwaltung sowie die Stadtgärtnerei.

Seit wenigen Wochen besteht nun aber ein Ausschuss aus Vertretern der Finanz-, der Polizei- und der Planungsdirektion, der sich zum Ziel gesetzt hat, innert Jahresfrist einen geeigneten Standort zu bestimmen.

Elf Plätze geprüft.

Der Ausschuss hat viel Arbeit vor sich: Elf Möglichkeiten für einen Standort wurden bereits geprüft und mussten wieder fallen gelassen werden: in der Eymatt,



Kinder sind auf dem Standplatz in Bern fast nur im Winter anzutreffen. Zur Sommerszeit sind sie mit ihren Eltern unterwegs. (hut)

beim Weyermannshaus, bei der Neubrückle, im Hosenlupf, auf dem Thormann-Mätteli, beim Schermenweg, im Hohlenacker und auf dem Gaswerkareal. Entweder bestanden für das jeweilige Gebiet schon andere Pläne, oder sie waren zu wenig erschlossen, einige schienen zu exponiert. Wie Stadtplaner Daniel Reist dem «Bund» gegenüber ausführte, stellt die Zuteilung zu einer bestimmten Zone eine der grössten Schwierigkeiten dar: Auch wenn einige der Fahrenden unmittelbar neben ihrem Wohnwagen handwerklich

Am vergangenen Wochenende trafen sich im Bahnhof Bern Sprecher der lokalen Zigeunerorganisationen aus vielen Ländern, darunter England, Holland, Frankreich, Spanien, Italien, Skandinavien, Amerika und der Schweiz. Wie der in Bern praktizierende Dr. med. Jan Cibula, Präsident der im April 1978 gegründeten Dachorganisation aller Zigeuner «RIJ» (Romano Internazionale Jekhethanibe), dem «Bund» erklärte, ging es beim Treffen vor allem um die Besprechung organisatorischer Unklarheiten, um Finanzfragen sowie um die Diskussion von Meinungsverschiedenheiten unter den einzelnen Gruppen. Hauptsächliche Ziele der RIJ sind die Verbesserung der rechtlichen Grundlagen für die Romas in allen Ländern sowie die Erhaltung ihrer Kultur und Tradition.

tätig seien – die meisten verdienten sich ihr Brot noch immer als Kesselflicker, Korber, Messer- und Scherenschleifer, Altwarenhändler, Möbelrestaurateure oder Schirmflicker, viele sind Kleinhändler – so eigne sich ein Industrie- oder Gewerbegebiet trotzdem nicht. Die Lebensart der Fahrenden entspreche andererseits auch nicht der Zweckumschreibung für einen Campingplatz und damit für die Erholungszone. Schliesslich vermöge aber auch die Ansiedlung in einem Wohngebiet nicht ganz zu befriedigen, da die Werkstätten der Fahrenden mit Immissionen verbunden seien.

Natürliche Abschirmung

Der ideale Standplatz würde gut vier-tausend Quadratmeter messen, wie die Planungsdirektion errechnete. Das ergäbe eine Nutzfläche von rund 2500 Quadratmetern – doppelt soviel wie bisher – nach Ansicht D. Reists genügend für die Bewohner des bisherigen Areals sowie für Besucher. Der Platz müsste die nötige Infrastruktur für Ver- und Entsorgung sowie sanitäre Einrichtungen aufweisen. Beratungen von Vertretern der Planungs-direktion mit Fahrenden zeigten das Bedürfnis nach guten Zufahrtsmöglichkeiten für die Wagen von oft beträchtlicher Grösse. Weiter stellte man gemeinsam fest, dass der Platz nicht zu weit von Schulen und Läden liegen sollte, andererseits aber durch Begrünung oder natürliche Grenzen wie Wasser und Erdwälle von den übrigen Wohnquartieren abgeschirmt werden müsste, denn «es würde der Lebensweise der Jenischen entgegenlaufen, wenn eine Amtsstelle ihnen genaue Vorschriften zur Gestaltung der Wohn- und Arbeitsumgebung machen würde», hält ein Bericht der Stadtplaner fest und deutet an, zwischen den Ordnungsbegriffen von Sesshaften und Fahrenden bestünden Unterschiede, die von beiden Seiten Toleranz erforderten. Auf einen weiteren wesentlichen Punkt machte Stadtplaner Daniel Reist aufmerksam: Der Platz darf nicht auf kurze Sicht ausgesucht werden, nicht ein ewiges Provisorium sein. Reist regt sogar dazu an zu prüfen, ob die von den Fahrenden gemieteten Parzellen nicht mit der Zeit durch

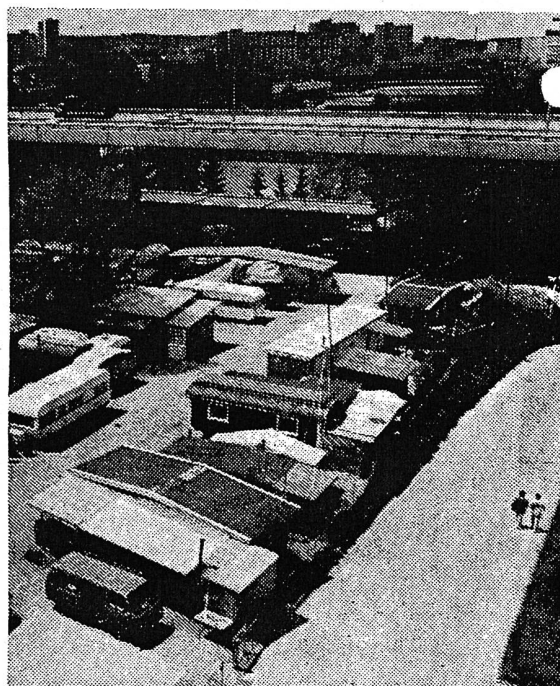
ein Miete-Kaufverhältnis in ihren Besitz übergehen könnten.

Umfassenderes Ziel

Geht es in der Stadt vordringlich um die Suche nach einem festen Standort, hat sich der Kanton Bern ein umfassenderes Ziel gesteckt. Mit einem Postulat vom August 1977 erreichte Grossrat Sergius Golowin, dass für die Probleme des fahrenden Volkes eine Spezialkommission eingesetzt wurde. Die Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, «die sich aus der geltenden Rechtsordnung und den bestehenden Verhältnissen für die Angehörigen des fahrenden Volkes ergebenden besonderen Probleme zu untersuchen, dessen Bedürfnisse abzuklären, Vorschläge für gesetzliche, planerische, und allenfalls finanzielle Massnahmen auszuarbeiten und darüber dem Regierungsrat Bericht zu erstatten». Die Mitglieder – federführend ist die kantonale Baudirektion, den Vorsitz hat Prof. Aldo Zaugg – vertreten die Erziehungs-, die Polizei- und die Gemeindedirektion, weiter gehören der Gruppe neben dem Postulanten Golowin selber der kantonale Bauinspektor, der Adjunkt des Planungsamts sowie je ein Vertreter der Regierungstatthalter und der bernischen Gemeinden an. Sprecher der Stadt Bern ist in der kantonalen Kommission der Direktionssekretär der städtischen Polizeidirektion, Hans Eggler.

Gemeinsame Arbeit

Um nicht an der Wirklichkeit «vorbeizuplanen», besuchten die Kommissionsmitglieder die beiden festen Standplätze des fahrenden Volkes im Kanton – Bern und Biel – und stellten gemeinsam mit den Fahrenden einen Bedürfniskatalog zusammen. Auch die Lösungsvorschläge sollen nicht allein von den Sesshaften ausgearbeitet und verwirklicht, sondern noch einmal mit den Fahrenden besprochen werden, bevor der abschliessende Bericht dem Regierungsrat vorgelegt wird. Die Kontakte brachten die Kommission auf einen erfolgsverheissenden Weg: Nicht überall dort, wo die Sesshaften Probleme vermutet hatten – etwa in fürsorglicher Hinsicht – sahen auch die Fahrenden grössere Schwierigkeiten. Der Schulbesuch der Kinder scheint sich nach Aussa-



Der bisherige Standplatz der Fahrenden in Bern unter dem Autobahnviadukt Weyermannshaus gilt als zu klein und ist Autolärm und Abgasen stark ausgesetzt. (hut)



gen Prof. A. Zauggs bei gegenseitiger Achtung und Mitarbeit einigermaßen eingependelt zu haben. Hingegen machten die Fahrenden die Kommissionsmitglieder auf Probleme aufmerksam, denen ein Sesshafter kaum begegnet.

Vielleicht ein Ausweis

Verschiedene Jenische sehen sich heute ausserstande, ihren engen und harterkämpften Platz mit irgendwelchen «Sonntags-Zigeunern» teilen zu müssen. Sie erwähnten deshalb den Wunsch, einen Ausweis zu besitzen, der sie als Angehörige des fahrenden Volkes kennzeichne. Mit diesem Ausweis wären gewisse Rechte verbunden, vor allem die Benützung der Standplätze sowie gewerbepolizeiliche Erleichterungen.

Auch die zweite Anregung stammt aus dem Alltag der Fahrenden: Vor ihrer Aufnahme einer Tätigkeit an einem neuen Standort brauchen sie ein Visum. Weil die Gemeinde-Visumsstelle – meist die Gemeindeschreiberei – häufig sehr beschränkte Öffnungszeiten hat, geht den Fahrenden entweder der Erwerb des ersten Tages verloren – oder sie sind gezwungen, ihre Tätigkeit ausserhalb der Vorschriften auszuüben. Hier prüft die Kommission, ob die Fahrenden ihrer Visumspflicht in Abwesenheit des Gemeindeschreibers mit einer eingeworfenen Karte nachkommen könnten.

Eines der Hauptanliegen der Fahrenden ist schliesslich – wie in der Stadt – das Vorhandensein von Standplätzen, die verschiedenen Bedürfnissen zu genügen hätten:

- Feste Winterstandplätze: Diejenigen in Bern und Biel scheinen zwar in ihrer Zahl zu genügen, doch müssen sie nach Ansicht der Kommission ausgebaut werden.

- Kleinere Durchgangsplätze: Um ihrer traditionellen Lebensweise im Wagen überhaupt gerecht werden zu können, sind die Fahrenden auf ein Netz von kleineren Durchgangsplätzen für vergleichsweise kurze Aufenthaltszeiten angewiesen. Noch ist die Frage der Trägerschaft dieser Plätze nicht abgeklärt.

Weitgehend Sache der Erziehung

Die kantonale Kommission will ihren Bericht noch diesen Sommer dem Regierungsrat vorlegen. Sie ist sich indessen bewusst, dass damit nicht alle Hindernisse, denen das fahrende Volk begegnet, überwunden sind. Vieles hänge von den einzelnen Gemeinden, ja von der Haltung der einzelnen Menschen – Behördenvertretern und Einwohnern – ab, mahnte Prof. A. Zaugg. Unmöglich lasse sich reglementieren, auf welcher Ebene des Verständnisses die Angehörigen zweier grundsätzlich verschiedener Lebensweisen einander begegneten. Einen ersten Schritt, um abwertende Vorurteile seitens der Sesshaften abzubauen und durch Wissen über die Fahrenden und ihr überliefertes Kulturgut zu ersetzen, hat die Erziehungsdirektion unternommen, als sie Orientierungskurse für Lehrer durchführte. «Der Prozess gerät in Bewegung, wenn auch nur langsam», urteilt Sergius Golowin: «Der Kanton Bern steht gegenwärtig mit seinen Bemühungen an der Spitze»; doch

auch auf Bundesebene sucht man nach Lösungen, und die neue aargauische Verfassung, die inzwischen abgelehnt worden ist, hätte den Kanton ermächtigt, «in Zusammenarbeit mit den Gemeinden nichtsesshaften ethnischen Minderheiten geeignete Örtlichkeiten für einen befristeten Aufenthalt zur Verfügung zu stellen». Die Bestrebungen für ein besseres Verständnis müssten freilich – diese Ansicht teilte Grossrat Golowin mit Prof. A. Zaugg und D. Reist – gegenseitig sein: Nicht nur die Sesshaften sollten sich von alten unheimlichen Vorstellungen lösen, sondern auch die Fahrenden ihre Verbitterung über das ihnen über Jahrhunderte angetane Unrecht heilen lassen.

Nur Schätzungen möglich

Die Zahl der Fahrenden in der Schweiz beruht nur auf Schätzungen: Sergius Golowin vermutet, drei- bis siebentausend Schweizer noch vorwiegend Nomaden, und 35 000 bis 50 000 würden sich auf irgend eine Art (Verwandtschaft, Ahnen, Heirat) mit ihrer Lebensweise identifizieren. Die verschiedenen Stämme und Sippen sind oftmals getrennt durch Sprache und Herkunft, vereint aber in der Tradition, im grossen Familienverband herumzuziehen. Ihre historischen Zentren in der Schweiz befinden sich vor allem im Jura, im Seeland, im Graubünden und in Rorschach. Ob die Jenischen, die in der Schweiz leben, «richtige Zigeuner» – aus Indien eingewandert – sind, ist unter den Forschern wie unter den Sippen selber immer noch umstritten, wahrscheinlich gibt es nicht für alle Familien die gleiche Antwort. Viele Sesshafte sehen in ihnen die Abkömmlinge von einstmalig sozial Entwurzelten, Verstossenen, Verarmten, viele halten sie für «fremde Fötze» – «und das, obwohl gerade sie alte Bräuche und Gepflogenheiten (beispielsweise auf handwerklichem Gebiet, aber auch in Sprachelementen) der Schweizer zum Teil seit fünfhundert Jahren bewahrt haben», korrigierte Sergius Golowin diese Ansicht: «Hier könnte eine bewegliche oder ständige Ausstellung des fahrenden Gewerbes Wunder wirken und die Vorurteile abbauen.» Wohl gebe es unter den Fahrenden Diebe, Arbeitsscheue, Jähzornige – findet man sie nicht auch unter den Sesshaften? «Wir verlieren viel, wenn wir uns für diese Minderheit nicht einsetzen», sind sich die Mitglieder der kantonalen Kommission bewusst: «Ungeschützt wären dann das altüberlieferte Wissen der Fahrenden, ihr Mut, jeden Tag von vorn zu beginnen, auf sichere Einkünfte und Pension zu verzichten, sich spontan mit jeder Gegebenheit des Augenblicks auseinanderzusetzen und sich nicht auf Versicherungen, sondern auf ihre Menschenkenntnis und Lebenserfahrung zu verlassen.» Das Leben der Fahrenden ist kein romantisches Abenteuer; viele von ihnen versuchen, davon loszukommen, ihre Herkunft zu verleugnen. Diejenigen aber, die der Lebensweise ihrer Vorfahren treu bleiben – ob in materieller Armut oder in einem gewissen Wohlstand, der nicht selten im Besitz eines grossen Wagens zum Ausdruck kommt – verkörpern Werte, die auch das Leben der Sesshaften bereichern könnten.