

Zeitschrift: Scharotl / Radgenossenschaft der Landstrasse
Herausgeber: Radgenossenschaft der Landstrasse ; Verein Scharotl
Band: 17 (1992)
Heft: 4

Artikel: Das Forschungsprojekt "Die Fahrenden : eine vergessene Minderheit"
Autor: Schlüter, Ragnhild
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1077369>

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: 12.01.2026

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

Ragnhild Schlüter

Das Forschungsprojekt "Die Fahrenden - eine vergessene Minderheit".

Es gibt verschiedene Theorien über den Ursprung der Fahrenden. Eine nomadische Lebensweise entspricht ihrer Tradition. Typische Berufe sind das Hausieren und verschiedene Handwerkszweige. Die Politik der Behörden gegenüber den Fahrenden ist sehr diskriminierend gewesen. Ihre Kultur wurde als minderwertig abgestempelt. Die Fahrenden wurden in vielerlei Hinsicht zu einer stigmatisierten Minderheit in der norwegischen Gesellschaft. Das Forschungsprojekt versucht, durch Information und Wissensvermittlung dieses negative Bild zu verändern und den Fahrenden Respekt und Akzeptanz in der Gesellschaft zu verschaffen. Ihre Geschichte ist Teil unseres gemeinsamen kulturellen Erbes.

Einführung

Während einer langen Zeit der norwegischen Geschichte waren die Fahrenden eine stark diskriminierte Gruppe, sowohl via Gesetzgebung als auch durch andere offizielle Massnahmen, welche sehr unterdrückend und rassistisch waren. Das hatte eine gesellschaftliche Abwertung der Fahrenden zur Folge. Sie werden als minderwertige, tiefstehende Leute eingestuft. Die Massenmedien haben auch dazu beigetragen, dieses Bild aufrechtzuerhalten und zu bestärken. In vieler Hinsicht wurden die Fahrenden zu einer stigmatisierten Gruppe, und "tater" (in Skandinavien verbreitete Bezeichnung der Fahrenden, T.H.) wurde zum Schimpfwort. Viele Fahrende, die heute in die Gesellschaft integriert sind, leben in ständiger Furcht, dadurch "enttarnt" zu werden, dass ihre Herkunft ans Licht kommt. So haben viele eine starke Zwiespältigkeit gegenüber ihrer eigenen Identität.

Ein zentraler Punkt dieses Projekts war deshalb die Frage, ob es möglich ist, das negative Bild der Fahrenden durch Information und Hebung des Wissensstandes in der Öffentlichkeit, mit Hilfe von Museen, Massenmedien und Erziehungssystemen, zu korrigieren.

Dem Ziel der Schaffung von positiven Einstellungen wie Verständnis, Respekt und Akzeptanz der Fahrenden in der Mehrheitsbevölkerung dienen als Mittel einerseits die Vorstellung von positiven Grundzügen ihrer Geschichte und Kultur, andererseits die Aufdeckung der Verfolgungen und Uebergriffe, denen diese Minderheit in der norwegischen Gesellschaft ausgesetzt war. Ein weiteres Ziel war die Stärkung der Erfahrung der eigenen Identität und des Bewusstseins der Werte der eigenen Kultur.

Methoden

Die Forschungsmethode bestand in Feldarbeit und beruhte zunächst und vor allem auf einer Menge von Besuchen bei Fahrenden. Die Forschungsarbeit umfasste das Sammeln und Kopieren alter Fotografien mit Motiven aus Geschichte, Lebensweise und Kultur der Fahrenden, beispielsweise Reisen und Alltagsleben, Handel und Gewerbe, Familienleben, Kleidung, Schmuck, Musik, Festen und Bräuchen, aber auch Verfolgung und Diskriminierung ebenso wie Integration in die Gesellschaft. Das Sammeln und Registrieren umfasste auch materielle Gegenstände des Alltagslebens, Handelsware, Kunstobjekte und kunsthandwerkliche Erzeugnisse von Fahrenden. Auch den Fahrenden gehörende Urkunden wie beispielsweise Handelslizenzen, Familienstammbäume, Briefe und Empfehlungsschreiben wurden ebenfalls fotokopiert.

Zur Ergänzung und Beleuchtung des anderen Quellenmaterials wurde mit Hilfe von Interviews eine Zusammenstellung mündlicher Ueberlieferungen gemacht. Die Interviews wurden durch Themenlisten halbwegs vorstrukturiert und durch Notizen festgehalten, ohne Kassettenrecorder. Ferner wurde die Methode der teilnehmenden Beobachtung verwendet, mit häufigem Zusammensein in ganz verschiedenen Situationen, über einen langen Zeitraum hin, beispielsweise Zusammenkünfte in Wohnstätten von Fahrenden, Hausarbeit, gesellige Anlässe, Handel, Versteigerung, religiöse Treffen, Tod und Begräbnis, Reisen.

Zur Feldarbeit gehörten im Lauf der Zeit auch Besuche in Bereichen des Zusammentreffens von Fahrenden und Mehrheitsbevölkerung, im Zusammenhang mit Reisen, Uebernachtung, Niederlassung, Geschäftsleben, Behörden und Fürsorge. Auch hier schlossen die Methoden Interviews und Fotokopieren von Bildern und Dokumenten ein. Die dabei gesammelten Angaben über die Fahrenden wurden mit den direkt von den Fahrenden selber stammenden Daten verglichen.

In Ergänzung zur Feldarbeit wurde eine breite Sammlung von geschriebenen Quellen aus Archiven, Museen, Presse und Bibliotheken sowie aus lokalgeschichtlichen Vereinigungen und Ortsmuseen angelegt. Hinzu kamen ausführliche Literaturstudien in- und ausländischer Publikationen.

Das Projekt erforderte viel Aufwand an Zeit und Geld, und es hat auch methodische Probleme aufgeworfen. Das erste Problem war die Suche nach einer sinnvollen Definition der Fahrenden als Gruppe mit klaren Ein- und Ausschlussprinzipien. Sollte dabei auf Verwandtschaftsbeziehungen abgestellt werden, oder sollten Kultur und Lebensweise sowie der Grad der Anpassung das Kriterium bilden? Es gibt interne Meinungsunterschiede in der Gruppe betreffend Abstammung respektive Identität.

Die örtliche Eingrenzung war ein anderes Problem. Sie war wegen der hohen Beweglichkeit und grossen Mobilität in der Gruppe sehr schwierig. Etliche Fahrende führen noch ein nomadisches Leben. Deshalb musste das Forschungsfeld weiter ausgedehnt werden als ursprünglich geplant. Dennoch gab es eine Konzentration auf die Region von Tröndelag.

Es war auch schwierig, mit Personen aus der untersuchten Gruppe Kontakt aufzunehmen. Die Fahrenden sind nicht organisiert und haben keine gewählten Sprecher. Sie sind auch nicht offiziell registriert. Viele von ihnen haben ein starkes Misstrauen gegenüber Vertretern der Mehrheitsbevölkerung entwickelt. Einige Fahrende sind funktionale Analphabeten. Der Kontakt wurde deshalb nicht via Post oder Telefon

aufgenommen, sondern durch Direktbesuche aufgrund der Hinweise von Informanten aus der Gruppe oder aus deren Umgebung. Bei diesem direkten Auftauchen besteht oft das Risiko, dass die Besuchten gerade unterwegs sind oder anderes vorhaben. Es liegt so viel Unvorhersehbares in diesen Situationen, dass es oft schwierig ist, die Besuche zu strukturieren und jene Bereiche abzuklären, die erforscht werden sollten. Auch fiel es oft schwer, einen Besuch zu wiederholen, um Unklarheiten zu klären und die erhaltenen Informationen zu überprüfen.

Ein anderes Problem war der Umstand, dass den materiellen Forschungsobjekten gegenüber oft wenig Sorgfalt an den Tag gelegt worden war, in erster Linie wegen dem Unterwegs-Sein, aber auch deshalb, weil die gegenständlichen Zeugen dieser Kultur sowohl von den Fahrenden als auch von ihrer Umgebung nicht als wertvoll eingestuft worden sind. Ferner haben etliche Fahrende ihre Habseligkeiten im Gefolge ökonomischer Schwierigkeiten verpfändet oder verkauft. Solche Objekte waren deshalb weiträumig verstreut und nur schwer zu finden. Einige besonders wertvolle Objekte wurden in Tresoren verschlossen und waren nicht aufzutreiben.

Die Tatsache, dass vor allem ältere Leute die Ueberlieferungen und Erinnerungen bewahrt haben, stellte uns vor ein weiteres Problem. Sie waren oft sehr alt und krank. Viele wichtige und kenntnisreiche Personen sind während der Zeit dieser Forschungen verstorben.

Ein Hauptzweck der Feldarbeit war die Information über das Ziel des Projekts, damit die Fahrenden die Forschungsarbeit als wertvoll und nützlich erfahren konnten. Ihre Bereitschaft, das Forschungsprojekt zu akzeptieren, war für dessen Fortschreiten wichtig.

Wer sind die Fahrenden?

Ueber Jahrhunderte hinweg hat in Norwegen eine ethnische Gruppe von Menschen existiert, die nicht in die normale Gesellschaft integriert waren. Die Gruppe hat in den verschiedenen Landesteilen verschiedene Namen gehabt. In Südnorwegen hiess sie "fant" und in Westnorwegen "splint". In Ostnorwegen, in der Region Trøndelag und in Nordnorwegen wurde meist die Bezeichnung "tater" gebraucht, aber auch "fark" oder "fuss" waren wohlbekannte Namen. Die Bezeichnung "omstreifer" wurde in Gesetzen und anderen behördlichen Dokumenten gebraucht. Die Gruppe nennt sich selbst Reisende oder Fahrende.

Im Lauf der Jahre haben sich viele Forscher mit dem Ursprung der Fahrenden beschäftigt. Dennoch gibt es keine gültige Antwort. Die Quellen sind zu spärlich. Der Soziologe Eilert Sundt (1817 - 1875) stellte 1850 in seinem Buch "Fante-eller landstrygerfolket i Norge" die These auf, das "fantefolket" (das fahrende Volk) habe ursprünglich aus zwei Stämmen bestanden, den "storvandringere" (Langstrecken-Fahrende) und den "Smavandringere" (Kurzstrecken-Fahrende); letzere seien auch "sköiere" oder "meltravere" genannt worden. Eilert Sundt dachte, dass die Langstrecken-Fahrenden ("storvandringene") Zigeuner oder deren Abkömmlinge gewesen seien. Er begründete seine Meinung mit Ähnlichkeiten der Lebensweise, der Beschäftigung und der Sprache. Ueberdies hatten die Mitglieder dieser Gruppe als Menschen vom dunklen Typ ein in Norwegen ungewöhnliches Aussehen. Der Ursprung der Kurzstrecken-Fahrenden ("smavandringene") war gemäss E.Sundt weniger klar. Die Mitglieder dieses Stammes

unterschieden sich im Aussehen nicht so stark von der norwegischen Bevölkerung. Ihre Reisen waren kürzer und ihre Beschäftigung unterschiedlich. Auch hatte ihre Sprache andere Wurzeln. E.Sundt nahm an, dass gegen Ende des Mittelalters Fahrende aus Deutschland sich über West- und Nordeuropa hin ausgebreitet hätten und dabei auch nach Norwegen gelangt seien; dort hätten sie sich mit bereits vorhandenen Fahrenden vermischt. So seien die Kurzstrecken-Fahrenden entstanden. Die Kurzstrecken- und Langstrecken-Fahrenden hätten sich allmählich angeglichen, doch das Bewusstsein eines Unterschiedes sei geblieben. Somit entstand gemäss E. Sundt das norwegische "fantevolk" (Fahrendes Volk) als Mischung aus Asiaten, auswärtigen Europäern und einheimischen Fahrenden.

Spätere Forscher aus allen nordischen Ländern gelangten zu anderen Schlussfolgerungen. Mit Hilfe zahlreicher Verwandtschaftsstudien zeigten sie, dass die Fahrenden nicht von Zigeunern abstammen könnten. Sie betonten soziale Mechanismen und belegten, dass die meisten Vorfahren der Fahrenden aus verschiedenen Gründen aus der norwegischen Gesellschaft ausgeschlossen worden waren. Das auswärtige Element unter den norwegischen Fahrenden sei von Schweden hergekommen, wo die Fahrenden Reisende aus vielen europäischen Völkern unter sich aufgenommen hätten, nicht zuletzt als Folge der europäischen Kriege.

Die mit der Frage nach der Herkunft der Fahrenden beschäftigten Forscher gelangten zu verschiedenen Schlussfolgerungen, weil sie unterschiedliche Forschungsmethoden anwendeten. Sprachwissenschaftlich betrachtet zeigt Romani, die Sprache der Tater, Gemeinsamkeiten mit dem Romanès der europäischen Zigeuner. Familiengeschichtliche Forschungen hingegen zeigen Verbindungen mit der norwegischen Bevölkerung auf. Aber solche Verwandtschaftsstudien wurden kritisiert, weil diesen Nachforschungen die genealogische Tiefe fehle, was das Ziehen zuverlässiger Schlüsse erschwere.

Sprache

Die Sprache der Fahrenden in Norwegen heisst einerseits Romani, andererseits Rodi. Romani wird von den "taterne" Ostnorwegens und der Region Trøndelag gesprochen. Der Wortschatz des Romani hat Wurzeln in vielen europäischen Sprachen, hauptsächlich aber in Worten asiatischen Ursprungs; daneben jedoch auch im Norwegischen. Rodi wurde von den "fantene" und "splintene" in Süd- und Westnorwegen gesprochen. Diese Sprache hat ein starkes Element von Lehnwörtern aus dem Romani und aus verschiedenen europäischen Sprachen, enthält aber ebenfalls Wörter norwegischen Ursprungs. Auch Latein hatte einen Einfluss auf Rodi. Rodi kann bis ins Mittelalter zurückverfolgt werden. Jetzt existiert Rodi nicht mehr, aber Romani wird in vielen Familien als Zeichen der Zugehörigkeit zu einer besonderen ethnischen Gruppe gepflegt.

Beschäftigungen

In der Geschichte wurden die Fahrenden oft als eine Gruppe von Parasiten betrachtet. Das ist eine Verkennung der Wichtigkeit ihrer Beschäftigungen. Es bestand ein Bedürfnis für ihre Erzeugnisse und Dienstleistungen in der ländlichen norwegischen Gesellschaft. Die Männer der Reisegruppen der norwegischen Fahrenden hatten üblicherweise einen von der Behörde registrierten Beruf. Viele von ihnen waren auf Pferde spezialisiert. Einige von ihnen kastrierten Pferde. Andere handelten mit Pferden und waren als Tierheiler tätig. Viele Fahrende fanden ihren Erwerb im Kleingewerbe und produzierten Artikel aus verschiedenen Materialien wie Holz, Horn und Knochen. Andere waren Metallgiesser oder stellten Artikel aus Draht her. Etliche Fahrende spezialisierten sich in Verzinnungs- und Kupferschmiedearbeiten. Andere waren Flickschmiede für Zinngeschirr. Sie boten der ländlichen norwegischen Gesellschaft einen umfassenden Dienstleistungsservice. Viele Fahrende reparierten, tauschten und verkauften Uhren, und einige von ihnen waren geschickte Messerhersteller. Die Frauen stellten viele verschiedenen Handarbeiten her, die sie verkauften. Sie hausierten von Tür zu Tür und boten auch die Produkte ihrer Männer feil, ferner auch fabrikmässig hergestellte Artikel, die sie bei Grossisten in den Städten kauften. Ihre Absatzmärkte erstreckten sich über weite Gebiete, und der Hausierhandel entsprach ihrem Wanderleben. Berufe und Handel der Fahrende förderten oft die Verbreitung von Neuigkeiten und neuen Kenntnissen, beispielsweise von neuartigen Werkzeugen, in abgelegenen Dörfern und Gehöften.

Für die fahrenden Gewerbe sind Kontinuität und Anpassung charakteristisch; Kontinuität bezüglich Werkzeugen und Rohmaterial, Anpassung an wechselnde Bedürfnisse des Marktes. Aber im Zug der Entwicklung beeinflussten immer kompliziertere Produktions- und Verkaufsstrukturen die Gesellschaft, und es wurde für die Fahrenden immer schwieriger, ihren traditionellen Erwerb der modernen Wirtschaftsweise anzupassen.

Die Politik der Behörden

Das Ziel der behördlichen Politik gegenüber den Fahrenden war immer, sie zu beseitigen, sei es durch Ausrottungspläne oder durch Massnahmen, welche sie dazu bringen sollten, ihre Kultur und Lebensweise aufzugeben. Als Rechtfertigung dieser Ausrottungs- beziehungsweise Assimilationspolitik diente die Definition der Kultur der Fahrenden als etwas Negatives mit schädlichen Auswirkungen auf Land und Leute im allgemeinen und auch auf die Fahrenden selber.

Einige historische Darlegungen können das belegen.

Im 18. Jahrhundert war die Jagd auf die Fahrenden gesetzlich organisiert. In jedem Amtsbezirk wurde ein Bezirkswachmann ernannt, "statarkonge" genannt, welcher Fahrende aus dem Bezirk zu vertreiben und an die Grenze zu stellen hatte. Bald schrieben die Behörden jährliche Treibjagden vor. Die Armenbehörden der Gemeinden fürchteten, dass sich arme Fahrende gesetzmässig niederlassen könnten. Deswegen war es eine wichtige Aufgabe des "statarkonge", sie über die Grenze zu verjagen. Der Bezirkswachmann erhielt seine Befehle vom "lensmannen", dem Bezirkspolizisten, und er war mit einem Polizeiabzeichen und ehrfurchtgebietenden Waffen ausgerüstet.

Verhaftungen und Gefängnisstrafen fielen in die Zuständigkeit des "lensmannen". Das Gesetz war klar: In Gruppen Fahrende konnten zu zwei Jahren Gefängnis verurteilt werden. Das "statarkonge"-Gesetz wurde 1803 sowohl in Dänemark als auch in Norwegen aufgehoben und ersetzt durch ein Freiwilligen-System in den Amtsbezirken. Dieses System blieb jedoch voll am Leben bis 1920 und noch später. So sagte beispielsweise der Bezirkswachmann von Sör-Odal an einer Bezirksversammlung am 31. Januar 1921:

"Es gibt nur einen Weg, der "tater" Herr zu werden: Sie einfach erschiessen."

Als im Lauf des 18. Jahrhunderts Gefängnisse und Zuchthäuser eingerichtet wurden, geschah dies nicht zuletzt im Hinblick auf die Fahrenden. Später wurde der Zwang zu Taufe und Konfirmation durchgesetzt, was das Leben für die Fahrenden noch komplizierter machte.

Noch im Jahr 1907 fand in Gauldalen in der Region Süd-Trøndelag eine speziell organisierte Jagd auf Fahrende statt. Anlass dazu war die Tatsache, dass ein 6jähriges Mädchen namens Gudrun aus Oslo verschwunden war. Ein 13jähriger Knabe, Johan Flöttum aus Singsas, dem die Gabe des Hellsehens zugeschrieben wurde, gab an, eine Gruppe von "tatere" hätten das Mädchen entführt und würden sich in einer Höhle bei Fla verstecken. Es wurde eine Fahrenden-Jagd grossen Stils organisiert, an der ungefähr 1000 Personen teilnahmen, um die Höhle mittels Dynamit aufzusprengen und darin nachzuforschen. 1908 wurde der Körper des Mädchens in einem Abwasserkanal in Oslo gefunden. Durch einen Unfall war sie beim Spielen dort hinabgefallen. Während dieser Verfolgungsjagd ging das Gerücht um, dass in der Nähe anwesende Fahrende denjenigen aus der Höhle geholfen hätten; sie wurden ohne Gerichtsprozess oder Polizeiverfügung eingesperrt; ihre Verhaftung beruhte auf grundloser Verdächtigung. Diejenigen, welche diesen Uebergriffen ausgesetzt waren, genossen keinen Schutz des norwegischen Rechtssystems, und sie erhielten dafür auch keine Entschädigung. Das ist ein weiterer Beweis für die rechtlose Lage der Fahrenden in der norwegischen Gesellschaft.

1897 gründeten kirchliche Kreise die "Vereinigung zu Bekämpfung der Vagantität". Der Name wurde 1922 abgeändert in "Norwegische Vagantenmission", 1935 in "Norwegische Heimatlosenmission"; die Vereinigung existierte bis 1986. Auf der Grundlage des Kinderfürsorgegesetzes von 1896, des Gesetzes betreffend Vagantität von 1900 und des Strafgesetzes von 1902 gründete diese Vereinigung nach und nach sechs Kinderheime und eine Arbeitskolonie für Fahrende in Svanviken, Region Nord-Møre. Später wurden Kinder von Fahrenden auch an Pflegefamilien übergeben. 1914 wurde die Vereinigung vom Kirchenministerium damit betraut, die Versorgung der Kinder von Fahrenden im Auftrag der Kinderfürsorgebehörden durchzuführen. Die Vereinigung arbeitete auf der Grundlage von christlichen Werten, gekoppelt mit einer sehr negativen Einschätzung von Kultur und Lebensweise der Fahrenden. Das Ziel ihres Wirkens war eine totale Assimilation der Fahrenden. Die Zukunft der Kinder diente als Rechtfertigung, als Ziel und als soziale Kontrolle. So wurden die Fahrenden Objekte einer speziellen Fürsorge, welche bis zum Ende der 80er Jahre andauerte. Diese spezielle Fürsorge hatte eine stigmatisierende Wirkung auf die Gruppe, was den Eindruck ihrer Andersartigkeit gegenüber der Normalbevölkerung verstärkte.

In der Zeit zwischen den Kriegen und auch während dem Zweiten Weltkrieg wurde spezielles Augenmerk auf die Fahrenden gerichtet. In der zweiten Hälfte der 20er Jahre begann die neue Vererbungstheorie in Norwegen Fuss zu fassen. Die Fahrenden wurden als Gruppe mit besonders schlechten Erbeigenschaften betrachtet. Viele Leute betrachteten sie als Vertreter einer minderwertigen Rasse. Vorschläge zur Internierung und Sterilisation der Fahrenden wurden diskutiert, auch in der Presse.

1930 veröffentlichte der Gefängnisarzt des Botsfengelet in Oslo, Dr. Johan Scharffenberg, eine Reihe von fünf Artikeln in der Zeitung "Arbeiderbladet". Er vertrat die Theorie der Fahrenden als Vertreter einer minderwertigen Rasse. Unter Berufung auf die Wichtigkeit der Vererbung betont er die Notwendigkeit der Sterilisation:

"Nichtsdestoweniger gibt es keinen Zweifel an der Tatsache, dass es unter den Fahrenden verhältnismässig mehr Abnormale gibt als in der Gesamtbevölkerung, und es ist nur natürlich, ihre Lebensweise als Ergebnis ihres Geisteszustandes zu erklären. Wie bereits erwähnt, existiert vermutlich ein unterdrückter Wandertrieb als Erinnerung an den Umstand, dass der Mensch einst ein wanderndes Lebewesen war. Wenn nun die geistigen Kräfte einer Person von Geburt auf oder durch spätere Zerrüttung geschwächt sind, so kann dieser primitive Trieb durchbrechen. In Fällen, wo der Wandertrieb auf erbliche Geistesschwäche zurückgeht, ist das Risiko, dass auch die Kinder zu Vaganten werden, viel grösser als in Fällen, wo soziale Unausgeglichenheit oder erworbene Geistesschwäche zur Vagantität führte."

Anschliessend empfiehlt Herr Scharffenberg weitere Forschungen. Und wieder findet er es nötig, die Wichtigkeit der Vererbung zu unterstreichen:

"Was auch immer wir von 'Erblichkeit' und 'Umständen' als Ursachen des Uebels der Vagantität denken mögen: Alle ehrenwerten Leute müssen darin übereinstimmen, dass kein Kind den Lebensweg eines Vaganten einschlagen sollte. Die Mission zur Bekämpfung der Vagantität muss den Vaganten die Kinder in entschlossener Weise so früh wie möglich wegnehmen. Aber entspricht es dem gesunden Menschenverstand, den Fahrenden zu erlauben, Kinder über Kinder zu bekommen, Kinder, für welche die Gesellschaft aufkommen muss? Allein schon ökonomische Ueberlegungen, aber noch mehr kriminalpolitische und familienhygienische Betrachtungen sowie humane Erwägungen bezüglich der Kinder selber machen eine radikale Beschränkung der Fruchtbarkeit in dieser unglücklichen Klasse notwendig."

Es wird wegen des steten neuen Zustroms von geschädigten und bemitleidenswerten Individuen nie möglich sein, die Lebensweise der Vaganten ganz zu beseitigen. Wie dem auch sei, der Gesellschaft stehen jedenfalls radikale Mittel zur Geburtenbeschränkung unter den Vaganten zur Verfügung, wenn sie sie gebrauchen will, insbesondere die Internierung und die Sterilisation. Die Internierung wird oft nötig sein um des Respekts vor der Sicherheit der Gesellschaft willen, aber es ist eine teure Vorsorge, und wir haben bei weitem zu wenig Arbeitsanstalten.

Landwirtschaftliche Arbeitskolonien für Familien wie Svanviken werden in Wirklichkeit zu Brutstätten, und das ist aus sozialem Gesichtswinkel unerwünscht. Beide Geschlechter sollten getrennt interniert werden. Sterilisation ist ein viel billigeres Heilmittel, und es muss erreicht werden, dass dieser Eingriff auch aus sozialer Indikation legalisiert wird. Gefängnisse und Arbeitsanstalten sollten berechtigt sein, die Sterilisation zur Bedingung der Haftentlassung zu machen, und in naher Zukunft wird auch ein Obligatorium der Sterilisation möglich sein."

(Die Zitate stammen aus dem letzten der 5 Artikel Dr. Johan Scharffenbergs im "Arbeiderbladet", erschienen am 25. 11.1930.)

Der Artikel endet mit der Erwähnung eines Paares aus dem Fahrenden Volk, welche selber ihre eigene Sterilisation erwogen. So versuchte Herr Scharffenberg den Eindruck zu erwecken, dass die Fahrenden selber den Wunsch hätten, sterilisiert zu werden.

Vor dem Hintergrund dieser genetischen Debatte wurde im Jahr 1927 ein "Vagantenkomitee" ernannt, welches Vorschläge zu neuen Massnahmen gegenüber den Fahrenden auszuarbeiten hatte. Das Komitee präsentierte seine Vorhaben im Jahr 1932, und Punkt 8 empfahl: Sterilisation von "minderwertigen Individuen". Das Komitee bezog sich dabei auf Intelligenztests, welche in den Heimen für Kinder der Fahrenden durchgeführt worden waren und einen durchschnittlichen Intelligenzquotienten von 78 ergeben hatten, "was der Intelligenz unter Negern, Indianern und Mexikanern gleichkommt". Demzufolge empfahl das Komitee, "so bald als möglich ein Gesetz zu erlassen, welches erlauben würde, tiefstehende und minderwertige Individuen zu sterilisieren".

Das Handelsgesetz von 1929 traf in erster Linie die Fahrenden, einerseits durch die Tatsache, dass "Vaganten und Bettler" zu jenen gehörten, welchen keine Handelslizenz für den Hausierverkauf ausgestellt wurde, und zweitens dadurch, dass es speziell darauf abzielte, die für die Fahrenden typischen Arten des Hausierens zu verbieten. Wegen des neuen Gesetzes wurden viele Fahrende zu "Gesetzesbrechern". Ihr Leben war noch schwieriger geworden.

Während des Zweiten Weltkriegs definierten die Nazis die Fahrenden als minderwertige Rasse, und ein Gesetzesentwurf wurde vorangetrieben, welcher die Internierung und Sterilisierung der Fahrenden in Norwegen vorsah. Der unter den Nazis regierende Ministerpräsident V. Quisling verlangte in einem Brief an seinen Justizminister Riisnes vom 22. Juni 1943, dass "die 'tater'-Frage ganz allgemein, auch vom Gesichtspunkt der Rassenhygiene aus, gestellt" werden müsse. Die Kriegsjahre wurden zu einer harter Zeit für die Fahrenden. An vielen Orten wurden sie verhaftet und als Zwangsarbeiter beim Bau deutscher Festungen eingesetzt. Vielen wurden die Pferde und Wagen weggenommen. Das Leben war für die norwegischen Fahrenden noch schwieriger geworden, und viele von ihnen flohen nach Schweden. Nach dem Krieg wurde die Diskriminierung der Fahrenden mit dem Gesetz von 1951 vervollständigt, aufgrund dessen die Behörden nach eigenem Ermessen den Fahrenden die Pferde wegnehmen konnte.

Die Geschichte der Fahrenden ist durch Uebergriffe und Verachtung seitens der Behörden gekennzeichnet. Alle Massnahmen zeugen von fehlendem Respekt für die Besonderheiten der Fahrenden. Ein Grundzug der Erfahrungen, welche die Fahrenden mit der Mehrheitsgesellschaft machten, ist einerseits der Druck zur Assimilation, andererseits ihre Ausgrenzung wegen bestehender Vorurteile und wegen ihrer besonderen Lebensweise.

Die Massenmedien

Die Darstellung der Fahrenden in den Massenmedien ist überwiegend negativ; betont werden hauptsächlich Kriminalität und Gefährlichkeit, aber auch Elend und Hilflosigkeit sowie die Romantik. Dies trägt zur Vertiefung und Aufrechterhaltung alter Vorurteile gegenüber der Gruppe bei und fördert Gefühle wie Abwehr und Furcht, aber auch Phantasien und Realitätsblindheit des breiten Publikums.

Weder Lehrziele noch Lehrbücher noch anderes Unterrichtsmaterial unseres Erziehungssystems erwähnt die Fahrenden. Sie scheinen eine vergessene oder verdrängte Minderheit in unserer Geschichte zu sein. Es wird auch kein Platz eingeräumt, um die Verfolgung und Diskriminierung zu erwähnen, die sie in der norwegischen Gesellschaft erlitten haben. Fast keine Museen in Norwegen haben die Geschichte und Kultur der Fahrenden in ihrer Arbeit berücksichtigt, weder in ihren Sammlungen noch durch Ausstellung von Fotografien, Gegenständen oder anderem Quellenmaterial. Auch in dieser Beziehung sind die Fahrenden einfach übersehen worden.

Demzufolge gibt es viel Unwissenheit in der norwegischen Gesellschaft über Geschichte und Kultur der Fahrenden, aber auch über die Verfolgung, der sie ausgesetzt waren. Vererbte negative Anschauungen und diskriminierende Haltungen sind nie korrigiert worden. Immer noch existieren Vorurteile, und zwar oft auf einer ganz und gar unvernünftigen Grundlage.

Folgen der Gesellschaftspolitik

Die Politik der norwegischen Gesellschaft gegenüber den Fahrenden hatte ernste Folgen. Viele Massnahmen der Behörden führten zum Auseinanderreißen von Familien und zum Bruch verwandtschaftlicher Bindungen. Das hat stark beigetragen zur Schwächung wesentlicher Grundzüge der Kultur der Fahrenden wie beispielsweise Solidarität, Familienstolz, Gegenseitigkeit und Traditionen der Kunst und des Gewerbes.

Auf der Ebene des einzelnen Individuums führte diese Politik oft zu psychologischen Problemen für manche Fahrende und zu einer ausgeprägten Zwiespältigkeit gegenüber der eigenen Identität und Herkunft. Viele von ihnen versuchen immer noch, ihren Hintergrund zu verbergen, weil sie Angst haben, sonst in der Gesellschaft nicht akzeptiert zu werden. Sie leben in ständiger Angst, "enttarnt" zu werden. Familienbeziehungen werden so zum Stigma.

Es gibt grosse Unterschiede unter den Fahrenden, was Anpassung und Integration in die Gesellschaft betrifft. Unter denjenigen, welche um möglichst weitgehende Anpassung bestrebt sind, gibt es viele, welche die Anonymität suchen. Sie versuchen sich in Wohnblocks von Agglomerationen zu verstecken. Sie tauchen im Umkreis der Grossstädte unter, um möglichst wenig aufzufallen. Auskunftspersonen, beispielsweise Artisten, welche sich dazu entschlossen haben, einen Schritt vorwärts zu machen und ihre Herkunft offenlegen, müssen mit Sanktionen innerhalb der Gruppe rechnen, wo es verschiedene Ansichten über "Vorwärtskommen" und "Farbe bekennen" gibt. Viele Fahrende haben sich entschieden, das nicht zu tun, aus Rücksicht auf ihre Karriere und ihre Familie.

Auf der Ebene der Gruppe spiegelt sich die Politik der Gesellschaft gegenüber den Fahrenden in inneren Auseinandersetzungen und in Schwierigkeiten, die ethnische Zugehörigkeit zu definieren. Die internen Auseinandersetzungen schaffen einen Spannungszustand in der Gruppe. Rangordnungsprobleme, zusammen mit Ausschlusstendenzen aufgrund wechselnder Kriterien, beispielsweise in bezug auf Erfolg, schaffen schwierige Bedingungen. Personen, die mit psychologischen Problemen, Alkohol- und Drogenmissbrauch oder mit Kriminalität belastet sind, werden oft heftig verabscheut. Die Fahrenden versuchen es zu verbergen, oder sie bezeichnen solche Leute als nicht zu ihrer Gruppe gehörig. Das betrifft auch jene, welche auf Fürsorgeleistungen, insbesondere auch durch die "Mission", angewiesen sind oder waren. Sich selbständig durchs Leben zu bringen gilt oft als Kriterium der ethnischen Zugehörigkeit: wer das schafft, ist ein echter Fahrender.

Ethnische Reaktionen der Umwelt

Die Diskriminierung der Fahrenden durch die Gesellschaft über Jahrhunderte hinweg hat ernste Folgen. Sie war aus den ethnischen Reaktionen der Umwelt, welche im Lauf der Feldarbeit beobachtet werden konnte, klar ersichtlich. Ein Resultat der von den Behörden praktizierten Politik ist die Tatsache, dass viele Fahrende fast ausschliesslich negative Erfahrungen mit den Vertretern der Mehrheitsgesellschaft gemacht haben, nicht zuletzt was die Aktivitäten der "Mission" und die Zeit des Zweiten Weltkriegs betrifft. Viele von ihnen haben traumatische Erfahrungen bezüglich ihrer eigenen Identität gemacht, und sie spüren die Verachtung und Ausgrenzung seitens der Gesellschaft.

Fahrende sind oft sehr misstrauisch gegenüber wissenschaftlichen Forschungen und deren möglicherweise für sie negativen Folgen. Sie machten schlechte Erfahrungen damit, Objekte der Wissenschaft zu sein, und sie fürchten, dass die Resultate einmal mehr gegen sie verwendet werden. Es gibt geschichtliche Beispiele, welche so herauskamen, vor allem in der Zwischenkriegszeit. Die Fahrenden betonen immer wieder, dass Forscher ihre Realität missverstehen und zu einem falschen Bild der Wirklichkeit gelangen. Deshalb testeten die Fahrenden während der Feldarbeit oft den Wissensstand der Wissenschaftler betreffend ihre Kultur, ihre Absichten und ihre persönliche Integrität. Sie bestanden auch darauf, dass die Interviewer nicht hinter persönlichen Vorteilen her sein dürften, beispielsweise indem sie ein Buch schreiben und damit Geld verdienen würden. Sie wollten nicht missbraucht werden.

Oft nehmen Fahrende eine misstrauische und verdächtigende Haltung ein. Sie sind verschlossen und scheu, immer auf der Hut. Oft nehmen sie eine Verteidigungsstellung ein und isolieren sich von ihrer Umgebung. Fahrende fürchten es, beobachtet zu werden, sie scheuen die Öffentlichkeit, sie lassen sich nicht gern registrieren und fotografieren. Sie verfolgen die Fernsehprogramme und lesen Zeitung; sie fürchten das Anwachsen des Rassismus in der Gesellschaft. Viele von ihnen haben kein Vertrauen in den Minderheitenschutz der Demokratie. Die Fahrenden sind eine extrem verwundbare, von Angst geprägte Gruppe.

Deshalb schützen sich die Fahrenden vor der Mehrheitsgesellschaft und haben dazu verschiedene Strategien entwickelt, beispielsweise Abweisung und Rückzug, oder Zorn und Aggressivität, aber auch Bestätigung. Wenn sie in Interviews ihre Selbsteinschätzung formulieren, nehmen sie oft eine Verteidigungsstellung ein und legen viel Wert auf ihre Respektabilität. Zeit und Aufwand werden nicht gescheut, um den Interviewer davon zu überzeugen, dass sie immer die Gesetze achteten und für sich zu sorgen imstande waren, ohne der Gesellschaft zur Last zu fallen, und dass sie nie je etwas mit der "Mission" zu tun gehabt haben.

Die Einstellung der Fahrenden zum Forschungsprojekt hat sich stark geändert. Trotz einem ständigen Informationsfluss können auch Missverständnisse aufkommen, die auf selektiver Wahrnehmung, geprägt von früheren Erfahrungen, beruhen. Gruppendynamik und starke innere Identifikation mit der Umgebung führen gelegentlich zu Verstärkungen und Uebertreibungen.

Diejenigen, welche sich dazu entschlossen haben, Informationen preiszugeben, bekommen oft Probleme. Es kann zu Konflikten mit der Familie und der Verwandtschaft kommen. Die Verwendung von Bildmaterial kann Angst auslösen. Fahrende befürchten, wiedererkannt zu werden, und sie haben Angst, dass ihre Kinder beispielsweise in der Schule Probleme bekommen könnten. Sie fürchten auch die Reaktion der Nachbarn und der Umgebung. Oft haben die ältesten Fahrenden am wenigsten Angst. Sie spüren, dass sie wenig zu verlieren haben. Es gibt da einen klaren Generationenunterschied.

Oft wollen die Fahrenden etwas im Austausch für ihre Informationen. Es hängt von ihren Bedürfnissen ab, in welcher Weise sie sich von ihrem Beitrag Vorteile erhoffen. Einige von ihnen wünschen beispielsweise, dass der Forscher gegenüber den zentralen oder lokalen Behörden als ihr Sprecher auftritt und finanzielle Unterstützung für Sozialabgaben, Miete etc. oder eine Arbeitsgelegenheit fordert. Es gibt auch Bitten, im Archiv der "Mission" nach dem Verbleib von vermissten Verwandten nachzuforschen. Es kann auch darum gehen, beim Umgang mit den Massenmedien behilflich zu sein, einen Zeitungsartikel zu schreiben oder öffentlich Stellung zu nehmen, beispielsweise, um Beschuldigungen gegen Fahrende zurückzuweisen. Vor allem diejenigen Fahrenden, die über wenig Bildung verfügen, haben viele Mechanismen entwickelt, um das zu verbergen. Sie müssen sich dazu zwingen, diesem Mangel dadurch abzuweichen, dass sie andere Leute um Hilfe bitten. Fahrende, welche Handel treiben, versuchen auch, dem Forscher Dinge zu verkaufen. Die Aermsten unter ihnen fragen nach Kleidern. Viele von ihnen glauben, der Forscher besitze Bilder von Verwandten und bitten ihn darum. Einige Fahrende, welche mehr über ihre eigene Geschichte wissen wollen, bitten um Bücher und Informationsmaterial.

Einige Fahrende, welche durch psychologische Probleme oder anderes schwer belastet sind, suchen beim Forscher "therapeutische" Hilfe. Einige von ihnen versuchen auch, sich mit dem Forscher längerfristig zu befreundeten. Oft ist der Forscher oder die Forscherin vielleicht die erste und einzige Kontaktperson ausserhalb ihrer Gruppe, welche sich für ihre Geschichte, ihre Kultur und ihr persönliches Schicksal interessierte.

Die Art von Gegenseitigkeit, welche die Fahrenden dabei erstreben und welche oft auf eine Instrumentalisierung hinausläuft, muss aus ihrem Hintergrund und aus ihren im Lauf der Geschichte gemachten Erfahrungen mit der Gesellschaft heraus verstanden werden.

Im ganzen Verlauf der Feldarbeit war es sehr wichtig, ein Vertrauensverhältnis auf der Basis solider persönlicher Beziehungen zu schaffen. Das stellt an den Forscher grosse Ansprüche bezüglich Einfühlung und Verständnis. Er muss immer die eigene Arbeit rechtfertigen und dessen Unschädlichkeit darlegen. Die Entwicklung der Forschungsarbeit nahm ihren Verlauf in gegenseitigem Einverständnis und in enger Zusammenarbeit mit einer Gruppe von Fahrenden, welche das Projekt über die ganze Zeit hinweg mit Kommentaren, kritischen Bemerkungen, Kontrolle und Unterstützung begleiteten. Im Lauf der Forschungsarbeit kam es zu einem Umschwung unter den Fahrenden; es kam zu einer Bewusstwerdung der Werte ihrer eigenen Kultur und zur Stärkung ihrer eigenen Identität. Etliche Fahrenden änderten ihre Meinung betreffend das "Zu-sich-selber-Stehen", das sie zuerst als gefährlich und bedrohlich betrachteten, später aber als nötig und nützlich einschätzten, um die Interessen der Gruppe voranzutreiben und um den Wissensstand des Publikums durch direkte Information zu verbessern.

Die Informationsarbeit

Das Resultat der Forschungsarbeit mit den Fahrenden ist eine Informationsquelle, welche in einer historischen Ausstellung von Fotografien, einem Handbuch für Lehrer samt Lehrprogramm, einer Diasammlung und einer Aufnahme von Musik der Fahrenden besteht. Die Zielgruppen sind in erster Linie Schulen, Museen und Bibliotheken, aber auch Lehrerausbildungsstätten. Die Informationsarbeit umfasst auch eine lose Zusammenarbeit mit den Massenmedien, Vorträge in verschiedenen Kreisen, kulturelle Anlässe und Veröffentlichungen in verschiedenen Zeitschriften. Der wichtigste Teil dieser Informationsarbeit ist die Fotoausstellung. Bilder sind ein wichtiges historisches und ethnografisches Quellenmaterial. Heute nimmt Information oft den Weg über das Bild. Ein bewusster Gebrauch von Bildern kann den sozialen Wandel beeinflussen.

Wir gingen bei unserer Forschungsarbeit davon aus, dass Unwissenheit Furcht und Unsicherheit erzeugt, und wir entschieden uns dafür, zu glauben, dass Kenntnisse und Wissen über die Fahrenden positive Folgen haben. Wir haben uns bei unserer Informationsarbeit auf Schulen, Museen und Massenmedien konzentriert.

Die Anerkennung der Fahrenden als Volksgruppe hängt zu einem grossen Teil von objektiver und korrekter Information ab. Das Ziel ist es, in der Gesellschaft Verständnis und Akzeptanz für die Fahrenden zu schaffen, ausgehend vom Prinzip der Gleichheit und Gleichberechtigung. Information und Wissensvermittlung sind wichtige Mittel beim Kampf um diese Ziele. Inwiefern diese Informationsarbeit wirklich etwas zur Aufklärung beiträgt und positivere Einstellungen bewirkt, ist eine offene Frage. Die Beeinflussung von Werthaltungen ist nur schwer messbar. Viele Faktoren beeinflussen sie. Die Aenderung der sozialen Verhältnisse ist ein langfristiges Geschehen.

(Uebersetzung: Thomas Huonker)