



Iris Michel

Schule: (K)eine Institution für Fahrende?

Schweizer Fahrende zwischen Schrändi und Schränze

Arbeitsblätter des Instituts für Ethnologie der Universität Bern

Herausgegeben von:

Annuska Derks

Sabine Hoefler

Ueli Hostettler

Nathalie Peyer

Anja Sieber

Virginia Suter

Michael Toggweiler

Magdalena Urrejola

Christian Wymann

Heinzpeter Znoj

Institut für Ethnologie

Länggassstr. 49A, CH-3000 Bern 9

Fax +41 31 631 42 12

ISBN 3-906465-24-1

© Iris Michel und Institut für Ethnologie der Universität Bern

URL: http://www.ethno.unibe.ch/arbeitsblaetter/AB24_Mic.pdf

This is the electronic edition of Iris Michel, "Schule: (K)eine Institution für Fahrende? Schweizer Fahrende zwischen Schrändi und Schränze", Arbeitsblatt Nr. 24, Institut für Ethnologie, Universität Bern, Bern 2004

ISBN: 3-906465-24-1

Electronically published November 8, 2004

© Iris Michel und Institut für Ethnologie der Universität Bern.
All rights reserved.

This text may be copied freely and distributed either electronically or in printed form under the following conditions. You may not copy or distribute it in any other fashion without express written permission from me or the Institut für Ethnologie. Otherwise I encourage you to share this work widely and to link freely to it.

Conditions

You keep this copyright notice and list of conditions with any copy you make of the text.

You keep the preface and all chapters intact.

You do not charge money for the text or for access to reading or copying it.

That is, you may not include it in any collection, compendium, database, ftp site, CD ROM, etc. which requires payment or any world wide web site which requires payment or registration. You may not charge money for shipping the text or distributing it. If you give it away, these conditions must be intact.

For permission to copy or distribute in any other fashion, contact:
information@ethno.unibe.ch

Iris Michel

Schule: (K)eine Institution für Fahrende?

Schweizer Fahrende zwischen Schrändli und Schränze

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
1.1. Das Thema und seine Bedeutung	3
1.2. Kontaktaufnahme mit Fahrenden	4
1.3. Methoden.....	5
2. Die Jenischen in der Schweiz	8
2.1. Zahlen und Begriffe.....	8
2.2. Die fahrenden und die sesshaften Jenischen	9
2.3. Die Jenischen: Eine kulturelle oder ethnische Minderheit?	11
2.4. Die Fahrenden als Schweizerinnen und Schweizer.....	13
3. Die Fahrenden in einer sesshaften Umwelt	14
3.1. Zu wenige Aufenthaltsmöglichkeiten.....	14
3.1.1. Ein Fallbeispiel	14
3.1.2. Mögliche Ursachen	17
3.1.3. Ausländische Fahrende	18
3.1.4. Stand- und Durchgangsplätze	20
3.2. Die Arbeit	21
3.2.1. Traditionelle Tätigkeiten	21
3.2.2. Rechtliche Voraussetzungen für das Ausüben eines fahrenden Gewerbes ...	23
3.2.3. Die wirtschaftliche Situation	24
3.3. Diskriminierung.....	27
3.3.1. Das "Hilfswerk für Kinder der Landstrasse"	27
3.3.2. Diskriminierung im heutigen Alltag.....	31
3.4. Fahrende-Organisationen	36
3.4.1. Die Radgenossenschaft der Landstrasse.....	36
3.4.2. Das Zigeuner-Kultur-Zentrum.....	38
3.4.3. Die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende"	39
3.4.4. Die Stiftung Naschet Jenische	40
3.5. Die jenische Sprache	40
3.5.1. Herkunft.....	40
3.5.2. Funktion, Gebrauch und Verbreitung	42
4. Die Fahrenden und die Schule	45
4.1. Die Ausgangslage	45
4.1.1. Der Schulbesuch der Fahrenden in der Schweiz	45
4.1.2. Die Schule als Herausforderung für die Fahrenden.....	47
4.1.3. Die Fahrenden als Herausforderung für Schule und Behörden	48
4.2. Schulbildung: Identitätsverlust oder Zukunftschance?	50
4.2.1. Die Rolle der Schule in einer multikulturellen Gesellschaft	50
4.2.2. Ablehnung einer schulischen Allgemeinbildung und "Erziehung"	50
4.2.3. Angst vor äusserem und innerem Druck	52
4.2.4. Bildung: Wozu?.....	53
4.2.5. Bildung als individuelle und kollektive Zukunftschance	54
4.3. Drei Fallbeispiele.....	55
4.3.1. Fallbeispiel 1: Familie G. hat sich mit der Schule arrangiert	55
4.3.2. Fallbeispiel 2: Familie E. hat Schwierigkeiten mit der Schule.....	63
4.3.3. Fallbeispiel 3: Familie K. schickt die Kinder nicht zur Schule	73

4.4. Diskussion der Fallbeispiele.....	83
4.4.1. Der Begriff der schulischen Integration	83
4.4.2. Die schulische Integration von Fahrenden	84
4.4.3. Familie G.: Die Offensiv-Strategie	85
4.4.4. Familie E.: Die Defensiv-Strategie	87
4.4.5. Familie K.: Die Opfer-Strategie	90
4.5. Relevante Faktoren für die schulische Integration.....	92
4.5.1. Örtliche und zeitliche Strukturen	92
4.5.2. Der schulische Hintergrund der Eltern.....	93
4.5.3. Der Nutzen einer fundierten Schulbildung.....	95
4.5.4. Bildung u. Schulbesuch als Gefahr od. Chance für die kulturelle Identität ..	96
4.5.5. Das Einzelkind und der Gruppenverband	97
4.5.6. Die finanziellen Verhältnisse	98
4.6. Die Integration aus Sicht der Schule	99
4.6.1. Die Schule Oberbottigen	99
4.6.2. Lehrerin S.	110
4.6.3. Lehrer H.	112
4.7. Diskussion der Fallbeispiele.....	114
4.7.1. Die Schule Oberbottigen: Hilfe zur Selbsthilfe.....	114
4.7.2. Lehrerin S. : Enttäuscht	118
4.7.3. Lehrer H.: Unbeschwert	119
4.7.4. Die Situation der Lehrkräfte im Überblick.....	120
5. Schlussbetrachtung und Ausblick	122
Glossar.....	126
Anhang I	127
Anhang II.....	128
Literaturverzeichnis	130

1. Einleitung

1.1. Das Thema und seine Bedeutung

Die vorliegende Lizentiatsarbeit handelt von der schulischen Integration von Kindern von Fahrenden in der Schweiz. Das Thema ist in verschiedener Hinsicht ein besonderes. Die Institution Schule ist in Bezug auf ihre Organisation aber auch ihre Ziele eine "sesshafte" Einrichtung, die der Lebensweise und der kulturellen Eigenart von Fahrenden in vielen Bereichen widerspricht. Zwar ist und war die Schule immer schon Treffpunkt unterschiedlicher Haltungen und Erwartungen und damit auch Ort immerwährender Integrationsbestrebungen. Die Fahrenden bilden jedoch durch ihre Lebensweise und durch die damit verbundenen Bedürfnisse eine Gruppe von Menschen, für die im Katalog der schulischen Integrationsmassnahmen nichts vorgesehen ist, weil sie nicht ins Schema der "normalen" migrationsbedingten Integration passen. Lehrkräfte und Schulbehörden sind dadurch oft verunsichert. Auf der anderen Seite sind nicht alle Fahrenden gewillt, sich zu integrieren, weil "Integration" für viele (oft zu Recht) gleichbedeutend ist mit "Assimilation". Die Integrationswilligen hingegen stossen auf viele Hindernisse, wenn sie ihren Kindern eine gute Schulbildung ermöglichen und gleichzeitig ihre Lebensweise beibehalten wollen.

Neben diesen praktischen Schwierigkeiten stellen sich auch Fragen theoretischer Natur: Stellen Schulbildung und eine vermehrte Integration Gefahrenquellen für die Kultur der Fahrenden dar? Oder kann Bildung im Gegenteil eine Schlüsselrolle im Hinblick auf das ökonomische und kulturelle Überleben der Fahrenden übernehmen?

In meiner Arbeit möchte ich sowohl den praktischen Fragen des Schulalltags als auch allgemeinen Fragen nach dem Sinn der Bildung für die Kultur der Fahrenden nachgehen. Ganz wichtig dabei ist, dass Schule und Bildung mit anderen Lebens- und Problembereichen der Fahrenden sowie historischen Erfahrungen in enger Beziehung stehen. So kann die Schule nicht unabhängig von der Arbeitssituation, den Aufenthaltsproblemen oder der Diskriminierung betrachtet werden, weil diese Bereiche die Schulsituation indirekt mitbestimmen. Aus diesem Grund werde ich zuerst auf ausgewählte Aspekte der Geschichte und des Alltags der Fahrenden eingehen, die für die Fahrenden bei der Auseinandersetzung mit der sesshaften Umwelt eine Rolle spielen. Im vierten Abschnitt folgt dann die spezifische Auseinandersetzung mit dem Thema Schule anhand von Fallbeispielen. Obwohl sich darunter in Bezug auf die schulische Integration ein Extremfall befindet, dürften die ausgewählten Fallbeispiele die Situation vieler Fahrender in der Schweiz nach Einschätzung von Fahrenden selber sowie aussenstehender Beobachter repräsentieren. Auch die Situation der beschriebenen Schulen und Lehrkräfte dürfte eine Vielzahl von Erfahrungen, Fragestellungen und Lösungsansätze anderer Schulen widerspiegeln.

1.2. Kontaktaufnahme mit Fahrenden

Neben der eher spärlich vorhandenen Literatur über die Kultur der Fahrenden bzw. Jenischen (zur Erklärung der Begriffe s. unter 2.1) und über deren schulische Integration beziehe ich meine Kenntnisse und Informationen zu einem überwiegenden Teil aus qualitativen Interviews mit Fahrenden, Lehrkräften, Behörden, Pfarrern und Hilfswerk-MitarbeiterInnen.

Um die Chancen für die Verwirklichung meiner Arbeit einschätzen zu können, suchte ich bereits vor Beginn nach Kontaktpersonen, durch die ich mir als Mittlerpersonen einen Zugang zu Fahrenden zu verschaffen erhoffte. Der erste Versuch, mit Hilfe eines Pfarrers einen Kontakt herzustellen, machte die grosse Skepsis, die viele Fahrende gegenüber Sesshaften haben, deutlich: Zwar meldete sich ein Fahrender telefonisch bei mir und zeigte sich bereit, mit mir einen Gesprächstermin zu vereinbaren. Am Vorabend des Gesprächs rief er mich jedoch nochmals an und erklärte, dass seine Frau sowie sein Schwager nicht gewillt seien, mich zu einem Gespräch zu empfangen. Vor allem mein Vorhaben, das Gespräch auf Tonband aufzuzeichnen, behage den beiden gar nicht. Seine Frau sei ein Opfer des "Hilfswerks für Kinder der Landstrasse" und habe dementsprechend schlimme Erinnerungen an "Aufzeichnungen" jeglicher Art. Selbst wollte der Mann sich nicht interviewen lassen, weil er sich mit seiner Frau und dem Schwager nicht verkrachen wollte.

Zugang zu Fahrenden fand ich schliesslich über eine auf einer Homepage angegebene Adresse, an die ich einen kurzen Beschrieb meiner geplanten Arbeit schickte. Die beiden kulturpolitisch aktiven Kontaktpersonen, selber Fahrende, zeigten sich an meinem Projekt sehr interessiert und versprachen mir, mich mit fahrenden Familien bekannt zu machen, die mir über die schulische Situation ihrer Kinder Auskunft geben würden. In der Folge dienten mir die beiden Kontaktpersonen zugleich als Schlüssel-Informanten. Durch sie wurde ich bereitwillig mit viel Hintergrundinformationen versorgt und mit dem konkreten Alltag der Fahrenden und seinen Schwierigkeiten konfrontiert. Meine Besuche bei ihnen nahmen bald auch einen informellen, freundschaftlichen Charakter an; wir führten viele Gespräche über das Engagement meiner Informanten für die Sache der Fahrenden, über Rückschläge, über Ängste vor und Hoffnungen für die Zukunft der Fahrenden.

Mindestens einer der Informanten begleitete mich immer zu den im voraus telefonisch vereinbarten Gesprächen mit den Familien, die aus deren Bekannten- oder Verwandtenkreis stammen. Dadurch wurde eine Vertrauensbasis geschaffen, die mir die erste Kontaktaufnahme mit den Interviewpartnern (nachfolgend auch "Gesprächspersonen" genannt) enorm erleichterte und dazu beitrug, dass die Befragungen in einer relativ ungezwungenen Atmosphäre stattfinden konnten.

1.3. Methoden

Als Vorbereitung für die Interviews hatte ich mir schriftlich einen Leitfaden zurecht gelegt, war aber bemüht, die Gespräche in einer möglichst offenen und auf die Gesprächspartner eingehenden Form zu führen. Um den Beginn der Gespräche nicht allzu förmlich zu gestalten, redete ich mit meinen Interviewpartnern zuerst oft über alltägliche Dinge, wie ihre Aufenthaltsdauer auf dem Durchgangsplatz oder ihre Reiseroute etc. Erst im Verlauf der meist angeregten Unterhaltung erklärte ich dann jeweils meine Ziele und Interessen sowie den Rahmen meiner Arbeit. Die ausgesprochene Erzählfreude der meisten Gesprächspersonen machte es zuweilen nötig, das Gespräch wieder auf die für mich relevanten Bereiche zurückzuführen, ermöglichte mir aber gleichzeitig auch, in Bereiche Einblick zu erhalten, die ich in meinem Leitfaden nicht aufgeführt hatte.

Die Gespräche fanden alle am Familientisch unter dem Vordach oder im Wohnwagen statt. Es waren immer mindestens zwei Familienmitglieder anwesend, manchmal auch Verwandte, die sich wie selbstverständlich zu der Gesprächsrunde gesellten. Die Beiträge der einzelnen Gesprächsteilnehmer waren sehr unterschiedlich. So sprach bei einer Familie vorwiegend der Mann, obwohl seine Frau anwesend und angesprochen war, während bei einer anderen Familie der Mann beim Gespräch nicht anwesend war, dafür seine Frau und die zwei Töchter. Insgesamt habe ich acht ein- bis dreistündige Interviews geführt, die ich auf Tonband aufzeichnete und anschliessend transkribierte (Transkriptionszeichen siehe Anhang I). Eine weitere Anzahl von Gesprächen habe ich in telefonischer Form geführt, so mit MitarbeiterInnen von Hilfswerken, Pfarrern, Behördenvertretern, zwei Lehrkräften und anderen Fahrenden. Diese Gespräche wurden anschliessend protokolliert.

Den Kontakt zu den Lehrkräften der Schule Oberbottigen fand ich über die Schulleitung, die sich gerne zu einem Gespräch bereit fand. Auch hier arbeitete ich mit einem Leitfaden und zeichnete das Gespräch auf.

In meiner Arbeit habe ich versucht, die schulische Integration von Fahrenden von zwei Seiten aus zu beleuchten: Von der Seite der Fahrenden selber und von der Seite der Schule. Bei den Fahrenden habe ich den Schwerpunkt nicht auf die Kinder, sondern auf die Eltern gelegt: Sie sind für den Schulbesuch ihrer Kinder verantwortlich und es sind vorwiegend ihre Strukturen, Ressourcen und inneren Einstellungen, die beim Schulbesuch wirksam werden. Die Befragung der Eltern ermöglicht den Blick über zwei Generationen und kann hinsichtlich der Ursachen von inneren Einstellungen gegenüber Schule und Bildung aufschlussreich sein.

Folgende Fragen standen bei den Gesprächen im Vordergrund:

1. Welche konkreten Probleme entstehen durch die fahrende Lebensweise, d.h. durch die saisonbedingte Abwesenheit der fahrenden Kinder für die Fahrenden und für die Schule und die Lehrkräfte? Wie wurden die Probleme bisher gelöst und wie zufriedenstellend waren diese Lösungen? Wünschen die Beteiligten andere Möglichkeiten der Organisation?
2. Welche Rolle spielen Schule und Bildung für die Zukunftsgestaltung der Fahrenden auf individueller Ebene (d.h. in Bezug auf die spätere Berufstätigkeit ihrer Kinder) und

kollektiver Ebene (d.h. in Bezug auf das Überleben ihrer Lebensweise und Kultur in einer sesshaften Mehrheitsgesellschaft)? Anders gefragt: Stellen Schule und Bildung in der Wahrnehmung von fahrenden Eltern und Lehrkräften eine Chance oder eine Gefahr dar für das einzelne Kind oder die fahrende Lebensweise und Kultur?

Aus insgesamt sechs Interviews habe ich Fallbeispiele rekonstruiert, die eine Palette von Antworten auf obige Fragen liefern. Um die unterschiedlichen Voraussetzungen für die Integration und die Haltungen der drei Familien gegenüber eben dieser darstellen zu können, habe ich die betreffenden Fallbeispiele anschliessend anhand von bestimmten Kriterien miteinander verglichen. Auch die drei Beispiele von Schulen bzw. Lehrkräften werden anhand ihrer Massnahmen und Sichtweisen einander gegenübergestellt. Auf diese Weise ergibt sich ein Bild, das die vielfältigen Herausforderungen für die Integration, die sich für beide Seiten stellen, illustriert.

Meinen Informanten und Gesprächspersonen habe ich zugesichert, dass bei den in der Arbeit aufgeführten Zitaten keine direkten Rückschlüsse auf ihre Person möglich sind. Diese Zusicherung dient ihrer persönlichen Sicherheit und ermöglichte im Gespräch eine grössere Offenheit. Oftmals stehen die Zitate jedoch in einem Zusammenhang mit der Person, die sich geäussert hat. Aus diesem Grund möchte ich zu den in der Arbeit im Kapitel 2 aufgeführten Kürzeln einige (unvollständige) Angaben machen:

R.: 48jährig. Verheiratet. Aus Angst vor der Pro Juventute sesshaft in seiner Familie aufgewachsen. Hat erst im mittleren Erwachsenenalter die fahrende Lebensweise aufgenommen.

A.: Ungefähr 40jährig. Fahrender. Gelernter Koch.

V.: 41jährig. Geschieden, 2 Kinder. Im Heimen, bei Pflegeeltern und bei den jenen Grosseltern aufgewachsen. Ganzjährig im Wohnwagen.

T.: 50jährig. Opfer des "Hilfswerks für Kinder der Landstrasse". In Heimen und bei mehreren Pflegeeltern aufgewachsen. Hat verschiedene Ausbildungen absolviert und in verschiedenen Berufen gearbeitet. Hat erst im späteren Erwachsenenalter die fahrende Lebensweise aufgenommen. Ganzjährig im Wohnwagen.

F.: Ungefähr 35jährig. Verheiratet, ein Kind. Analphabet. Fahrender.

K. (= Herr K.): Ungefähr 38jährig. Verheiratet, 4 Kinder. Fahrend aufgewachsen. Einige seiner Geschwister sind Opfer des "Hilfswerks für Kinder der Landstrasse" geworden. Ganzjährig unterwegs. Weitere Angaben im Fallbeispiel der Familie K.

G. (= Herr G.): Ungefähr 45jährig. Verheiratet, 2 Kinder. Fahrend aufgewachsen. Halbjährig unterwegs. Weitere Angaben im Fallbeispiel der Familie G.

Die in den Gesprächsausschnitten mit "I" gekennzeichnete Person bezeichnet die Interviewerin. Unterstrichene Wörter befinden sich im Glossar.

Meinen Gesprächspersonen möchte ich für ihre Gastfreundschaft und ihre Gesprächsbereitschaft ganz herzlich danken. Dankbar bin ich insbesondere meinen zwei Informanten, die sich immer Zeit für mich nahmen und mich grosszügig bewirteten. Ohne sie hätte ich meine Arbeit nicht auf diese Weise verwirklichen können.

2. Die Jenischen in der Schweiz

2.1. Zahlen und Begriffe

Die Jenischen sind eine Gruppe von Menschen, die aufgrund ihrer kulturellen Verbundenheit, den kollektiven Herkunftsvorstellungen, gemeinsamen historischen und aktuellen Erfahrungen sowie der jenischen Sprache ein Identitätsbewusstsein und ein Zusammengehörigkeitsgefühl entwickelt haben. Die Anzahl der Schweizer Jenischen wird auf rund 30'000 - 35'000 Personen geschätzt. Das macht einen Zehntel der insgesamt in Europa lebenden Jenischen aus, die nebst in der Schweiz vorwiegend in Süddeutschland, Österreich und den angrenzenden Regionen Luxembourg, Südtirol und Elsass leben (vgl. Roth 2001: 23). Die grosse Mehrheit der Schweizer Jenischen - die Zahl wird auf 25'000 - 30'000 geschätzt - lebt in sesshaften Verhältnissen, von den restlichen 3000 - 5000 Personen sind die meisten von Frühling bis Herbst auf der Reise, ein kleiner Anteil auch ganzjährig¹. Nachfolgend werde ich letztere aufgrund ihrer Lebensweise als "Fahrende" bezeichnen.

Trotz der immer schwieriger werdenden Rahmenbedingungen für eine fahrende Lebensweise ist Robert Huber, Präsident der Radgenossenschaft der Landstrasse (vgl. dazu 3.4.1.), der Meinung, dass die Zahl der Fahrenden in den nächsten Jahren zunehmen wird, weil viele Jenische wieder den Mut hätten, sich zu ihren Ursprüngen zu bekennen und wieder eine fahrende Lebensweise aufzunehmen (BAK Kultur und Gesellschaft. Nr. 4 2001: 11). Dies widerspricht der von Fahrenden beobachteten Tendenz, dass immer mehr unter ihnen in Wohnungen ziehen.

Früher wurden die Jenischen, fahrende wie auch teilweise sesshafte, sowie die ursprünglich aus Indien stammenden Sinti und Roma von der sesshaften Bevölkerung oft allgemein als "Zigeuner" bezeichnet². Obwohl dieser Ausdruck häufig in einem pejorativen Sinn verwendet wurde, gilt er heute zumindest im schweizerischen Sprachgebrauch nicht mehr als inkorrekt. Es gibt vor allem unter den Fahrenden solche, die die Bezeichnung "Zigeuner" vorziehen. Von meinen Gesprächspartnerinnen und -partnern wurde der Begriff "Fahrende" jedoch eindeutig häufiger verwendet, weshalb ich ihn ebenfalls bevorzuge. Auch in den Medien und in der Behördensprache hat sich dieser Begriff mittlerweile durchgesetzt. Trotzdem werde ich hier und da von Zigeunern als Synonym für Fahrende sprechen, dies insbesondere dann, wenn auch andere Gruppen wie die Sinti und Roma mitgemeint sind.³

¹ Die Studienkommission des EJPD stellt in ihrem Bericht fest, dass die Fahrenden - aufgrund ihrer Marginalisierung durch die Mehrheitsgesellschaft - statistisch, wissenschaftlich und administrativ kaum existieren. Dementsprechend schwierig ist es, genaue Angaben über ihre Zahl zu machen. Viele von ihnen verschweigen ihre Herkunft und leben inkognito, weil sie sich vor Diskriminierungen schützen wollen. Die Kommission schätzt die Anzahl Fahrende, "die noch voll in ihrem Überlieferungskreis leben" auf 5000 (1983: 17).

² Andere gebräuchliche Bezeichnungen in der Schweiz sind Chacheler (LU), Chessler, Fecker (Zentralschweiz), Spengler (Graubünden), Vazer (Nordostschweiz). (Vgl. dazu auch: Roth 2001: 28f.)

³ Zur Etymologie des Begriffs "Zigeuner" siehe zum Beispiel Liégeois 1994: 17ff.

2.2. Die fahrenden und die sesshaften Jenischen

In den meisten Dokumenten der Schweizer Behörden werden die Fahrenden als kulturelle oder ethnische Minderheit bezeichnet. Diese Definition macht gemäss Maïte Michon wenig Sinn:

« [Nous voyons] qu'il y a dans la perception des autorités un déplacement très net de la problématique Yenish à la problématique nomade. Dans la mesure où le nomadisme représente l'enjeu le plus visible du conflit d'intérêts qui oppose les Yenish à la société helvétique, il tend à devenir le critère déterminante dans la définition de la minorité. Mais en désignant les nomades comme minorité, on fracture des collectivités plus large qui, comme les Yenish, regroupent en leur sein nomades et sédentarisés » (1997 : 18).

Durch diese Definition werden also einerseits die sesshaften Jenischen nicht in die Minderheit mit einbezogen bzw. als Träger der Kultur, die sie mit den Fahrenden teilen, ignoriert, andererseits stellt die nomadisierende Lebensweise kein ausreichendes Merkmal dar, um eine Kultur zu definieren. Der Nomadismus wird als wirtschaftliche oder ökologische Anpassungsstrategie weltweit von verschiedensten Bevölkerungsgruppen praktiziert, die kulturell voneinander völlig unabhängig sind.⁴ Deshalb, so fordert Michon, sollen unter der Bezeichnung der Minderheit sowohl die sesshaften wie auch die fahrenden Jenischen gemeint sein. Sie teilen gemeinsam Geschichte, Sprache, soziale Praktiken und Überzeugungen.

Grundsätzlich möchte ich mich dieser Meinung anschliessen, vor allem auch deshalb, weil es nicht wenige Jenische gibt, die selber beide Lebensformen kennen, sei es weil sie sesshaft aufgewachsen sind und heute im Wohnwagen leben, oder weil sie umgekehrt aus unterschiedlichen Gründen die fahrende Lebensweise aufgegeben haben. Viele Fahrende haben zudem in ihrer näheren Verwandtschaft Leute, die sesshaft leben und umgekehrt. In diesem Sinn ist eine Unterscheidung zwischen fahrenden und sesshaften Jenischen nicht angebracht.

Trotzdem möchte ich die Wohnform und die Wirtschaftsweise als bedeutende kulturelle Elemente bezeichnen, die für die Fahrenden charakteristisch sind und Handeln und Denken massgeblich beeinflussen. Während sich die sesshaften Jenischen mit ihrer Wohn- und Wirtschaftsform im Gleichschritt mit der Mehrheitsgesellschaft bewegen, befinden sich die Fahrenden permanent in einer Art Konfrontation mit den sesshaften Normvorstellungen und begegnen deshalb ganz spezifischen Problemen und Widerständen. Der Blick auf die Mehrheitsgesellschaft ist aus dem Wohnwagen ein anderer als derjenige aus einer festen Behausung. Gleichzeitig wirft die Mehrheitsgesellschaft andere Blicke auf einen Wohnwagen als auf eine feste Behausung. Durch die Andersartigkeit ihrer Lebensweise sind die fahrenden Jenischen gesellschaftlich exponierter, sichtbarer und damit besser angreif- und verletzbar. Daraus resultieren bestimmte Strategien und Praktiken, der Mehrheitsgesellschaft zu begegnen. Aber auch der Kontakt innerhalb der Gruppe hat im Wohnwagen eine ganz andere Qualität als der Kontakt zwischen Bewohnern einer festen Behausung. Diese Unterschiede sollen aber letztlich nicht mehr und nicht weniger

⁴ Als weiteres Beispiel für heutiges Nomadentum in der Schweiz kann die Alpwirtschaft angeführt werden (Halbnomadismus).

bedeuten, als dass eine Minderheit innerhalb einer Minderheit eigene kulturelle Merkmale besitzt, oder anders ausgedrückt, dass eine kulturelle Minderheit kulturell nicht unbedingt homogen zu sein hat.

Die Jenischen selber definieren ihre Zugehörigkeit und die kulturelle Bedeutung der Lebensweise ganz unterschiedlich. Ja, meint beispielsweise T., die "Betonyankees" gehörten auch zu ihnen, und natürlich möchte man sie gerne auf die Landstrasse zurückholen, obwohl es auch solche darunter habe, die nichts mehr mit den Fahrenden zu tun haben möchten. Diese Aussage kann man dahingehend interpretieren, dass die sesshaften Jenischen nach Ansicht des Sprechenden eine Abweichung von der kulturellen Norm darstellten, die man quasi korrigieren möchte. Ein anderer Fahrender, V., erklärt mir auf die Frage, was denn die jenische Kultur ausmache: "(...) das Reisen gehört einfach zu einem Jenischen, zu einem Fahrenden, wie das Wort sagt. Und ein Fahrender in einer Wohnung ist kein Fahrender, das ist ein Sesshafter. Das Fahren ist schon mal unsere Kultur." Andere wiederum meinen, das Jenisch-Sein könne man nicht einfach mit einer sesshaften Lebensweise ablegen. Der sesshaft aufgewachsene R. erzählt: "Du kennst das Bauernleben wie man sagt, du kennst es aus dem FF. Aber es ist ja nicht deines. Dann kommen eben die Einflüsse von aussen. Und dann musst du sagen: Ja, genau, es ist ja so. Der Jenische bleibst du immer, ob du jetzt sesshaft in einer Wohnung oder in einem Haus [lebst], ob du ein eigenes Haus hast, du bleibst immer der Kessler. Wenn du geboren wirst, und wenn du gehst. (...) Schau, wie viel habe ich in der Schule gehört: ‚Du bist ein Kessler‘. (...) Als ich in der Schule war, war das extrem. Jesses Gott." Allerdings meint R., könne man "die Kultur" in einer Wohnung weniger gut leben als im Wohnwagen. Wenn er im Winter in der Wohnung lebt, fehle ihm der Kontakt zu seinesgleichen, er fühle sich isoliert.

Hansjörg Roth erwähnt, dass gerade sesshafte Jenische sich in der Öffentlichkeit besonders für Geschichte und Kultur der Jenischen engagieren:

"[Sie] betätigen sich schriftstellerisch, journalistisch und politisch am meisten und übernehmen nicht selten die Rolle als Wortführer und Vordenker. Dieses Privileg haben fahrende Jenische, die den Lebensunterhalt für sich und ihre Familie in einem sowohl zeitlich als auch räumlich ausgedehnten Arbeitsalltag erwirtschaften müssen, viel weniger. Somit bietet gerade die Sesshaftigkeit vielen Jenischen die Möglichkeit, sich kulturpolitisch aktiv zu betätigen" (2001: 26).

Dazu muss allerdings kritisch angemerkt werden, dass die Sesshaftigkeit unweigerlich eine Distanz zum Alltag und den Problemen der Fahrenden schafft, so dass diese sich von den sesshaften Jenischen nicht immer verstanden fühlen.

Daneben gibt es aber auch sesshafte Jenische, die nichts mehr mit den Jenischen zu tun haben wollen und ihre kulturellen Wurzeln möglichst verheimlichen, weil sie noch heute Nachteile befürchten. Während sich kulturell oder politisch engagierte sesshafte Jenische davor fürchten, dem Assimilationsdruck der Mehrheitsgesellschaft zu stark zu erliegen, gibt es für diejenigen, die der Kultur den Rücken zukehren, keinen Grund mehr, sich gegen diesen Druck zu wehren und sich nicht voll in die sesshafte Gesellschaft zu integrieren. Vielen gelingt dies jedoch nicht. In "Kinder zwischen Rädern" wird darauf hingewiesen,

dass die kulturelle Zugehörigkeit vieler sesshafter Jenischer in ihrem Dasein auf eine traurige Weise präsent ist:

"Auf andere Weise schwierig ist die Situation derjenigen Jenischen, die sesshaft geworden sind. Ein grosser Teil von ihnen, vor allem die Opfer der Aktion "Kinder der Landstrasse", ist gesundheitlich angeschlagen, wirtschaftlich schlecht gestellt und fühlt sich weder in der einen noch in der anderen Kultur heimisch. Viele leben sehr zurückgezogen. Aus Angst vor erneuter Ausgrenzung hüten sie sich, ihre Herkunft und Geschichte preiszugeben" (2001:9).

Der jenische R., der bis zu seinem 35. Alterjahr sesshaft gelebt hat, hat mir diesen Zustand in einem Gespräch bestätigt. Seine Eltern hatten zeitlebens versucht, die jenische Herkunft zu verheimlichen und zu vergessen, weil sie Angst vor der Pro Juventute hatten. Die Kinder wurden in der Folge "sesshaft" erzogen, die Geschwister der Gesprächsperson sind bis heute sesshaft geblieben und verleugnen ihr Jenisch-Sein. Alle seien heute seelisch krank, weil sie weder Fisch noch Vogel seien. R. erzählt von einem Bruder: "Der eine Bruder hat auf der Post uniformierter Postbeamte gelernt, hat einen Haufen Jahre bei der Bahn gearbeitet, nachher hatte er ein eigenes Taxigeschäft ..(h) [Er hat gesagt:] ‚Ja, wir sind keine Jenischen.‘ Heute ist er schwer krank, er hat eine Krankheit, die man gar nicht mehr flicken kann (...). Sagt er das letzte Mal zu mir: ‚[R], ich wäre gescheiter bei dir, und wenn ich jahreweise im Zelt hätte leben müssen, wäre ich gescheiter bei dir auf der Reise geblieben. Ich hätte nicht mehr und nicht weniger gehabt, aber ich wäre wahrscheinlich dabei gesünder geblieben!."

2.3. Die Jenischen: Eine kulturelle oder ethnische Minderheit?

Während man den geografischen Ursprung der Sinti und Roma, des grössten Zigeunerstammes, vor allem aufgrund von sprachwissenschaftlichen Erkenntnissen in Indien ansiedeln kann⁵, gibt es über die Herkunft der Jenischen keine gesicherten Erkenntnisse, wohl aber verschiedene Thesen, die sich wahrscheinlich eher ergänzen als sich gegenseitig ausschliessen, wie Huonker meint (vgl. 1990: 16).

Eine These betrachtet die helvetischen Siedlungen im Schweizerischen Mittelland sowie nördlich des Rheins als möglichen Herkunftsort des jenischen Volkes. Eine ganz andere, aber ebenso mythische Herkunftsidee ist die Annahme einer Abstammung von den Sinti und Roma oder der in Osteuropa beheimateten Kalderasch. Die äusserlichen Unterschiede zwischen den dunkelhäutigen Sinti und Roma und den hellhäutigen Jenischen wird dabei mit der angeblichen Existenz eines hellhäutigen Unterstamms der aus Indien ausgewanderten Zigeuner erklärt (vgl. Huonker 1990: 17) oder der späteren Vermischung mit der europäischen Bevölkerung. Vor allem aufgrund der historischen Quellenlage hegt Roth (vgl. 2001: 63) an der Richtigkeit dieser These Zweifel: Zeitlich passt das Erscheinen der Sinti und Roma in Mitteleuropa mit dem erst 300 Jahre späteren Erscheinen der Jenischen nicht zusammen.

⁵ Das von den Sinti und Roma gesprochene Romanes hat sich aus dem Sanskrit entwickelt. Es wird vermutet, dass diese Stämme zwischen dem 9. und 14. Jahrhundert Indien in mehreren Auswanderungswellen verliessen, gegen Westen wanderten und sich schliesslich in verschiedenen europäischen Ländern verteilten. Die indische Herkunft der Sinti und Roma widerspiegelt sich ausserdem deutlich in deren dunklen Haut- und Haarfarbe.

Die keltische wie die indische Herkunftstheorie liefern also eine auf gemeinsame ethnische Wurzeln zurückgehende Begründung der Jenischen. Im Gegensatz dazu gibt es Herkunftsthesen, die die soziale Rolle als ein sie konstituierendes Moment betrachten. So die Erklärung, wonach die Jenischen Nachfahren spätmittelalterlicher oder neuzeitlicher Randgruppen wie versprengten Landsknechten des Dreissigjährigen Kriegs oder asozialen oder verarmten Elementen der ansässigen Bevölkerung seien, die aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen zur Wanderschaft gezwungen wurden. Huonker sieht in diesem Erklärungsansatz einen Versuch "der Nullifizierung des jenischen Volkes", um ihm "den Status einer eigenständigen Ethnie, eines Volkes, abzuspochen" (1990:17). Der Ansatz hat zur Zeit des Nationalsozialismus aber ebenso in jüngerer Vergangenheit denn auch politischen Strategen als Argument dazu gedient, die Jenischen einer Zwangsassimilierung zu unterziehen oder sie zu vernichten. Trotzdem sprechen gemäss Roth nicht zuletzt sprachhistorische Kriterien des Jenischen für eine solche Erklärung (vgl. 2001: 60).

Für die Radgenossenschaft der Landstrasse trifft am ehesten die Auffassung zu,

"wonach im 15. und 16. Jahrhundert die Einwohner ganzer Dörfer, welche Kesselflicker, Korber, Hufschmiede oder Glockengiesser gewesen waren, durch Hungersnöte, Kriege und Diskriminierungen vertrieben wurden und auf Wanderschaft gingen. Dabei kam es zu einer Durchmischung mit jüdischen Wanderern und Zigeunern aus Indien. Sie alle zusammen bildeten den Ursprung des jenischen Volkes" (Informationsdossier der Radgenossenschaft: A/1).

Huonker hält es auch für möglich, dass die Schweizer Fahrenden von Nichtsesshaften abstammen, die schon lange vor dem Eintreffen der Roma in der Schweiz 1418, in Chroniken und Verordnungen Erwähnung finden, und ihr Leben als fahrende Musikanten oder Spielleute, Gaukler, Tierführer, Schaukämpfer oder Kupferschmiede verdienten (vgl. 1990:18). Die beiden letzten Thesen würden sich mit der allgemeinen Vorstellung vertragen, wonach "das 'fahrende Volk' der Jenischen erst allmählich zu einem 'Volk', sprich: zu einer kulturellen Gemeinschaft geworden [ist] und [...] somit 'eine Art Produkt der europäischen Geschichte' [wäre]" (Roth 2001: 66f.).

Der Ursprung und die Herkunft der Jenischen ist also weitgehend ungewiss. Feststellen lässt sich einzig mit Sicherheit, dass es Nichtsesshafte in ganz Europa schon immer gegeben hat und sie von jeher der Verfolgung durch Obrigkeit und Bevölkerung ausgesetzt waren.

Sind die Jenischen nun aber eine eigene Ethnie, sind sie "echte" Zigeuner, wie es die Roma mit ihrem indo-europäischen Ursprung sind, oder sind sie "nur" eine kulturelle Minderheit? Huonker möchte diese Frage nicht den Mächtigen, bzw. Aussenstehenden überlassen. Sicher seien sie ein Volk, meint er, "denn sie erheben Anspruch darauf, ein Volk zu sein. Mehr braucht es nicht, eines zu sein" (1990: 15). Auch Michon stellt die Frage in den Raum, warum man den Jenischen nicht einfach die Freiheit lassen soll, sich selbst zu definieren. Versuche, sie anhand von fragwürdigen Kriterien der einen oder anderen Kategorie zuzuordnen, würden der Realität nicht gerecht:

« Construire un idéal-type du tsigane afin de pouvoir mesurer son degré d'authenticité relève d'une vision folklorique qui ne peut rendre compte de la réalité première de la tsiganité:

celle de la diversité. (...) Si les Yenish forment un groupe atypique au sein de l'univers tsigane, par la jeunesse de leur genèse, par leur origine européenne, par l'aspect moins spectaculaire de leur coutumes, par leur physionomie, ils n'ont jamais cessé d'évoluer en étroite relation avec ceux que l'on considère comme d'authentiques tziganes. 'Ethniquement incorrects' aux yeux de certains, ils ont pourtant une histoire de vie, un héritage culturel, une réalité sociale qui leur donne en tant que groupe, une place méconnue mais bien réelle au sein de l'univers tsigane » (1997 : 20).

Auch die Konvention Nr. 169 der Internationalen Arbeitsorganisation ILO, deren Ratifizierung im vergangenen Jahr in Form einer Motion von den beiden eidgenössischen Räten debattiert worden ist, sieht die Selbstdeklaration der Völker als fundamentales Kriterium vor. Das Prinzip der Selbstdeklaration schien vielen Parlamentarierinnen und Parlamentariern zunehmend zu missfallen, als klar wurde, dass es in der Konvention nicht nur um indigene Stämme im fernen Amazonien geht, sondern auch um eine Minderheit im schweizerischen Asphalttschungel. In der Konvention geht es nämlich um das Recht auf Selbstbestimmung, auf eine eigene Lebensweise, Kultur und Sprache für indigene und in Stämmen lebende Völker. Sie hätte es den Jenischen ermöglicht, sich als ein solches Volk zu definieren und dementsprechende Rechte geltend zu machen. Diese Möglichkeit zu schaffen, wäre nach Ansicht von T. die beste Entschuldigung gewesen, die die offizielle Schweiz dem jenischen Volk für das an ihm verübte Unrecht hätte aussprechen können. Doch während der Nationalrat den Antrag der Aussenpolitischen Kommission auf Überweisung der Motion mit einer knappen Mehrheit von 78:72 Stimmen guthiess, bekam die Mehrheit des Ständerates kalte Füsse, weil sie eine Flut von Gesetzesänderungen, insbesondere in den Bereichen Raumplanung, Bildung und Arbeit, fürchtete. Trotzdem versicherte der sich gegen eine Ratifikation aussprechende Ständerat Bruno Frick in der Debatte: "Wir haben überhaupt keine Probleme mit Fahrenden. Sie sind ein Teil unserer schweizerischen Kultur, eine Bereicherung, die wir auch schätzen" (Amtliches Bulletin, 5.12.01, 00.3604).

Zwar wurden die Fahrenden mit der Ratifikation des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten 1998 als nationale Minderheit in der Schweiz anerkannt⁶, doch erhalten die Jenischen mit diesem Übereinkommen kaum das nötige politische Gewicht, um ihre Anliegen durchsetzen zu können.

2.4. Die Fahrenden als Schweizerinnen und Schweizer

"Die Fahrenden fühlen sich sehr als Schweizer. Manchmal treten sie schweizerischer auf als wir", meinte eine Lehrerin in einem Interview. Auch in den Gesprächen mit Fahrenden bekomme ich mehrmals zu hören, dass sie stolz darauf seien, Schweizer zu sein, und dass sie Steuern und AHV-Beiträge bezahlen wie jeder andere Schweizer auch. V. erzählt: "Wir machen ja auch Militär. Ich habe auch dazumal, als ich in die RS gegangen bin, den Eid abgelegt für das Vaterland. (...) Wenn etwas passieren würde, dann ist ja ganz klar, dann käme ich auch her, wie viele andere Jenische, um die Schweiz zu beschützen."

⁶ In der neuen Verfassung des Kantons Aargau von 1980 werden die Fahrenden als „nichtsesshafte ethnische Minderheit“ anerkannt.

Doch das Verhältnis zur politischen Schweiz und ihrer sesshaften Bevölkerung ist nicht ungetrübt: die Vergangenheit wie die gegenwärtige Situation belasten die Beziehung zwischen Fahrenden und Sesshaften in vielerlei Hinsicht. T. umschreibt sein Gefühl der Benachteiligung ganz allgemein: "Wir wollen doch als Schweizer Fahrende in der Schweiz leben dürfen. Unsere Schweiz leben können und Freude haben können an unserer Schweiz, stolz sein auf unsere Schweiz. Und uns nicht als verdrängt aus der Schweiz fühlen. Wir fühlen uns immer bedrängt, immer, andauernd, wo wir hinkommen wissen wir: entweder kommt der Looliwagen oder dann kommt sonst ein Kuhbauer etwas motzen oder: ‚Was machen jetzt diese Zigeuner..?‘ und dann geht es schon im ganzen Dorf, und dann gibt es schon einen Aufruhr. Das ist doch grauenhaft, das zu erleben. Dabei kommen wir nur und möchten ein Plätzchen, wo wir uns .. niederlassen könnten und dann unseren Handel betreiben und wieder gehen."

Diese Aussage steht stellvertretend für fast alle meiner Gesprächspersonen; viele Fahrende fühlen sich sozial, aber auch wirtschaftlich und politisch an den Rand gedrängt. Zwar hat die schweizerische Öffentlichkeit seit der Diskussion um die "Kinder der Landstrasse" den Fahrenden gegenüber viel Verständnis entgegengebracht, doch an den schwierigen Lebensbedingungen hat sich wenig geändert.

3. Die Fahrenden in einer sesshaften Umwelt

3.1. Zu wenige Aufenthaltsmöglichkeiten

3.1.1. Ein Fallbeispiel

Bei einem Besuch auf einem Durchgangsplatz konnte ich die konkreten Probleme, die sich für die Fahrenden bei der Suche nach einem Aufenthaltsort ergeben, mitverfolgen. Bei dem öffentlichen Platz in der bernischen Gemeinde Huttwil handelt es sich um einen inoffiziellen Platz, der sich unterhalb des Bahnhofs an zentraler Lage in einem Wohnquartier befindet und von der Gemeinde ausser an Fahrende auch als Parkplatz bei Grossanlässen vermietet wird. Die Gebühren für die Fahrenden betragen 15 Franken pro Tag und Wagen. Ausserdem wird pro Wagen ein Depot von 50 Franken erhoben (bis vor kurzem betrug die Summe allerdings noch 1000 Franken). Infrastruktur (Strom, Toilettenanlagen) kann von der Gemeinde grundsätzlich zur Verfügung gestellt werden, wird von den Fahrenden aber meist aus Kostengründen nicht gewünscht. Bei nassem Wetter ist der Untergrund manchmal aufgeweicht und die Benützung problematisch, deshalb kommt es vor, dass die Gemeinde Gesuchstellern keine Nutzungsbewilligung erteilt. Laut Auskunft einer Angestellten der Gemeinde wurde der Platz im Jahr 2001 insgesamt fünf Mal von ausländischen und Schweizer Fahrenden mit sechs bis zwanzig Wohnwagen benutzt. Keine dieser Gruppen habe sich vorher bei der Gemeinde angemeldet.

Laut meinen beiden Informanten, die in der Sache zwischen Fahrenden und Gemeindebehörden vermittelten, hatte sich von Samstag bis Montag folgendes auf dem

Platz zugetragen: Die Familie F. hatte gemeinsam mit Verwandten (insgesamt 15 Wohnwagen) auf dem gemeindeeigenen Platz an einem Samstag in Huttwil Halt gemacht, nachdem ihnen der weitere Verbleib auf dem vorherigen Durchgangsplatz wegen Benutzung durch das Militär verunmöglicht wurde. Weil die Fahrenden laut Darstellung der Gemeinde für die Benützung keine Bewilligung eingeholt hätten, und der Platz ab Donnerstag schon anderweitig vermietet worden sei, erschienen am Montag Gemeindevertreter in Begleitung der Polizei vor Ort, was bei den Fahrenden Aggressivität auslöste. Die Behörden händigten den Fahrenden ein Merkblatt (s. Anhang II) aus, das die "Aufnahme von Fahrenden" im Amt Trachselwald regelt und machten sie darauf aufmerksam, dass sie den Platz am selben Tag verlassen müssten. Andernfalls, so drohte eine Angestellte der Gemeinde, würde eine Wegweisung verfügt. Die Fahrenden zeigten sich aber nicht gewillt, den Platz zu räumen, worauf sich meine zwei Informanten, durch die Huttwiler Fahrenden um Hilfe gerufen, als Vermittler einschalteten.

Zusammen mit ihnen besuchte ich am selben Montag den Platz. Die Fahrenden waren über das Verhalten der Gemeindebehörden sehr aufgebracht und warfen ihnen Unverständnis vor. Am Familientisch erzählte mir F., dass es sich bei diesem Platz um einen sogenannt altjenseitigen Platz handle, der schon von seinen Grosseltern regelmässig angefahren worden sei. F. leitet aus dieser Tatsache ein den Fahrenden zustehendes Gewohnheitsrecht ab, den Platz zu benützen. Der Halt auf diesem Platz ist für sie von grosser Bedeutung, weil die ländliche Region einen guten Absatzmarkt für ihre Waren bietet. Die Aussage der Gemeindebehörden, der Platz sei schon anderweitig vermietet, liess F. nicht gelten: Diese Ausrede habe die Gemeinde auf ihr Anfragen schon mehrere Male vorgebracht; wenn sie, die Fahrenden, dann aber beim Vorbeifahren den Platz besichtigt hätten, sei er jedes Mal leer gewesen. Im Weiteren kritisierte F. die seiner Ansicht nach hohen Standplatzgebühren, die ihm das Leben schwer machten. Er berichtete, dass er heuer ein schlechtes Jahr habe. Seit er mit seiner Sippe Mitte April zur Reise aufgebrochen sei, hätten sie schon acht Mal den Standort gewechselt (der Besuch fand Ende Mai statt). Für das Abrechnen und Aufstellen der Wohnwagen sowie für die Fahrt von einem zum anderen Standort gehen der Familie ein bis zwei Arbeitstage verloren. F. empfindet den äusseren Druck als Widerspruch zu den Pflichten, die ihm die Gesellschaft auferlegt: einerseits wolle die Gesellschaft keine Fürsorgeabhängige, andererseits würden die Fahrenden daran gehindert, ihrem Gewerbe nachzugehen, indem man sie immer wieder fortjage. Das Merkblatt, das der 35jährige Familienvater von den Behörden erhalten hatte, machte ihm die Normen der sesshaften Gesellschaft nicht verständlicher: er ist Analphabet.

Am Nachmittag fand ohne mein Beisein auf Bemühen der zwei Vermittlerpersonen ein Gespräch zwischen den Fahrenden und den Gemeindebehörden statt. Wie mir meine zwei Informanten später mitteilten, zeigten zwei Gemeindevertreter dabei Verständnis für die Situation der Fahrenden, während eine Angestellte sich völlig unkooperativ zeigte und der Meinung war, die Fahrenden hätten dieses Leben selber gewählt und sollten nun schauen, wohin sie kämen (der Gemeindeschreiber entschuldigte sich später für die Aussage seiner Mitarbeiterin). Das Resultat der Aussprache war, dass sich die Gemeinde bemühte, eine

andere Aufenthaltsmöglichkeit für die Fahrenden zu finden. Sie machte den Fahrenden gleichentags den Vorschlag, vier Wohnwagen auf einem anderen Platz in der Gemeinde Huttwil abzustellen und die restlichen elf auf einem Platz in der rund 10km entfernten Gemeinde Wasen, wo Fahrende schon öfters Halt gemacht hatten. Diese Lösung wurde von den Fahrenden als grosszügig erachtet.

Als ich tags darauf bei der Gemeindeverwaltung in Huttwil anrief, um mich von behördlicher Seite her über den Ausgang des Platzproblems informieren zu lassen, erklärte mir die Angestellte, die Fahrenden seien am Morgen auf der Gemeindeverwaltung erschienen und hätten in "frechem Tonfall" erklärt, der Platz in Wasen sei ihnen zu abzugeben. Die Gemeindeverwaltung sei enttäuscht, habe man doch das Gespräch gesucht und den Fahrenden eine Alternative angeboten.

Mit diesen Informationen wandte ich mich an einen meiner Informanten, der mir bestätigte, dass den Fahrenden der Platz in Wasen zu abzugeben sei; die Benützung von Infrastruktur sei nur mit dem Auto möglich, ausserdem hätten die Fahrenden in der Abgeschiedenheit Angst um ihre Kinder. Der eigentliche Grund für die ablehnende Haltung sei aber, dass es sich bei dem Platz um einen Viehschauplatz mit entsprechenden Geruchsemissionen handle. Die Fahrenden hätten nun den Platz in Huttwil geräumt und seien weiter gezogen. Der Informant teilte mir weiter mit, dass es nicht der Wahrheit entspreche, dass sich die Fahrenden bei der Gemeinde nicht angemeldet hätten; sie seien lediglich zu früh auf den Platz gefahren. Ausserdem habe das Gespräch zwischen der Gemeinde und den Fahrenden auf ihr (der Vermittler) Bemühen stattgefunden, und nicht, weil sich die Gemeinde darum bemüht habe. Eskaliert sei die Sache schliesslich auch, weil die Gemeinde eine unerfahrene und arrogant auftretende Angestellte mit der Vermietung des Platzes in Huttwil betraut habe. Man könne den fahrenden Familienvätern nicht ein junges Fräulein vor die Nase stellen, das überhaupt nicht wisse, wer die Fahrenden überhaupt sind.

Auf dem Merkblatt, das die Behörden den Fahrenden abgegeben hatten, steht zu lesen, dass das Parkieren von Wohnwagen und Zugfahrzeugen während maximal 10 Tagen gestattet ist. Diese Reglementierung ist zwar neutral ausgestaltet, wirkt sich aber auf die Fahrenden besonders negativ aus: sie behindert sie an der Ausübung ihres Berufes; die kurze Dauer reicht in keiner Weise, um in der Region zu hausieren und ein genügendes Einkommen zu erzielen. Normalerweise verbleiben die Fahrenden mindestens zwei bis drei Wochen auf einem Durchgangsplatz. Weil mich interessierte, wie diese Regelung zustande gekommen ist, wie sie sich mit der Rechtsgleichheit (Art. 8 BV) verträgt und von welchen gesetzlichen Grundlagen sie ausgeht, setzte ich mich mit dem zuständigen Regierungsstatthalteramt in Verbindung. Dort teilt man mir mit, dass das Merkblatt seit Anfang des Jahres 2001 bestehe und in Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Amtes Trachselwald und der Polizei entstanden sei. Über die Vereinbarkeit mit der Rechtsgleichheit und die gesetzlichen Grundlagen konnte mir jedoch niemand Auskunft erteilen, stattdessen wurde ich an den Bezirkschef der Kantonspolizei verwiesen, der mir aber in dieser Sache ebenfalls nicht weiterhelfen konnte. Einmal mehr wird damit deutlich,

dass Bestimmungen, die Fahrende betreffen, manchmal ohne Kenntnis und ohne Anhörung ihrer Bedürfnisse festgelegt werden, und es zudem schwierig sein kann, eine Person ausfindig zu machen, die in der Sache kompetent Auskunft geben kann, bzw. bei der man auf die negativen Auswirkungen aufmerksam machen könnte.

3.1.2. Mögliche Ursachen

Das Beispiel zeigt, dass bei den Behörden Unsicherheit und Konfusion herrschen und für Fahrende die Suche nach einem geeigneten Platz für das Aufstellen der Wohnwagen, heute mehr als früher, ein zentrales Problem im fahrenden Alltag darstellt. Die Gründe dafür sind vielfältig. Einerseits stehen die prekären Aufenthaltsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der veränderten wirtschaftlichen Funktion der Fahrenden:

"Waren ihre Dienste [früher] bei der Bevölkerung gefragt, wurden ihnen Standorte gewährt: während der Zeit etwa, in der sie einer Bauernfamilie den defekten Hausrat instand stellten, fanden sie Unterkunft in deren Stall. Wenn sie für eine musikalische Darbietung an einem Kirchweihfest engagiert waren, erhielten sie ohne grössere Schwierigkeiten einen Aufenthaltsplatz, sei es von einem privaten Eigentümer oder vom Gemeinwesen" (Zürcher-Berther 1988: 21).

Heute ist die wirtschaftliche Bedeutung der Fahrenden marginal, viele ihrer traditionellen Dienstleistungen sind durch die Konsum- und Wegwerfgesellschaft überflüssig geworden oder werden durch andere Anbieter erbracht, und die früher begehrten Handelswaren werden aufgrund der gestiegenen Mobilität der Bevölkerung anderswo gekauft.

Ein weiterer wichtiger Grund für die Verschärfung der Problematik liegt in der Verknappung des Bodens durch immer mehr Überbauungen sowie in der durch die Raumplanung erzeugten Regeldichte, die es den Fahrenden immer weniger ermöglicht, einen Wohnwagen abzustellen, ohne mit dem Gesetz in Konflikt zu geraten. Gerade an den Bau- und Zonenordnungen lässt sich ablesen, dass bei deren Erstellung kaum jemand an Fahrende gedacht hat. Beispielsweise kennen viele Gemeinden ein generelles Campingverbot, auf das sich die Behörden bei Anfragen von Fahrenden berufen. Dabei wird geflissentlich übersehen, dass es sich bei den Fahrenden nicht um Campierende handelt, die zu Ferienzwecken herumreisen. Von der strengen Reglementierung der Bodennutzung sind auch Private betroffen: will jemand Fahrenden ein privates Grundstück zur Benutzung überlassen, stellt sich die Frage, ob dies aufgrund der öffentlich-rechtlichen Vorschriften überhaupt möglich ist⁷. Die Studienkommission des EJPD machte in ihrem

⁷ Die strenge Reglementierung der Bodennutzung hat für Fahrende oft einen geradezu grotesken Charakter: „Campingfans haben in der Schweiz die Qual der Wahl: Ihnen stehen rund 600 Campingplätze an schönster Lage zur Verfügung. Am Ufer eines Sees oder Flusses, eingebettet zwischen Wiesen und Wäldern, laden sie zum Verweilen ein. Die Fahrenden müssen sich indes mit weniger lauschigen Plätzen unter Autobahnviadukten oder Stromleitungen sowie neben Kompostier- oder Kläranlagen begnügen. Doch nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität der für die Fahrenden bestimmten Plätze lassen häufig zu wünschen übrig: Während den Touristen maximaler Komfort geboten wird (...), weisen zahlreiche Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende gravierende infrastrukturelle Mängel auf“ (Randglosse in: Buchser, Corinne. 2001: Unbekannte Schweizer Minderheit: Jenische Eidgenossen. Institut für Journalistik und Kommunikationswissenschaft, Universität Fribourg.)

Bericht auf diese Situation aufmerksam und empfahl Bund, Kantone und Gemeinden, Standplätze planungsrechtlich auszuscheiden.

Eine weitere Erklärung für die kargen Aufenthaltsmöglichkeiten für Fahrende ist die Tatsache, dass Fahrende in vielen Gemeinden nicht erwünscht sind. Zürcher-Berther stellt dafür eine Liste mit Begründungen auf, die von Gemeinden anlässlich einer umfassenden Befragung genannt wurden. Neben den bereits erwähnten raumplanerischen Sachzwängen argumentieren die Gemeinden mit der Nicht-Vereinbarkeit von Fahrenden und dem speziellen Charakter der Gemeinde als Kurort (sogenannter "Ortsbildstörung"), mit schlechten Erfahrungen mit ausländischen Sippen und als Folge davon mit der ablehnenden Haltung der Bevölkerung gegenüber Fahrenden generell sowie mit der lapidaren Feststellung: "Wir wollen mit Fahrenden nichts zu tun haben". Bemerkenswert dabei ist, dass nur ein Teil der 650 Gemeinden, die sich gegen eine Aufenthaltsmöglichkeit für Fahrende aussprechen in den letzten Jahren überhaupt Kontakt zu solchen hatten (vgl. Zürcher-Berther 1988: 23f.). Zürcher-Berther macht dafür "hauptsächlich Ängste vor der unvertrauten Lebensweise dieser ‚fremden Leute‘, althergebrachte Klischees über das ‚fahrende Volk‘ sowie oft unpräzise Informationen über Erfahrungen anderer Gemeinden im Umgang mit Fahrenden für diese Haltung [verantwortlich]" (ebd.: 25).

3.1.3. Ausländische Fahrende

In meinen Gesprächen bekam ich immer wieder zu hören, dass die Schweizer Fahrenden unter einem Imageschaden zu leiden hätten, den ihnen die ausländischen Fahrenden mit ihrem unangepassten Verhalten zufügten. T. erzählt: " (...) die Leute haben das gelesen und haben uns einfach in den gleichen Topf geworfen. Da konntest du lange sagen: ‚Wir sollten.. oder wir haben da ein Problem..‘ [Sie sagten:] ‚Ja, ja, wir kennen die verdammten Zigeuner! Wir haben jetzt gerade wieder gelesen...‘. (...) Man schreibt sofort gerade: ‚Einbruch! Zwei Kinder haben wir wieder verhaftet, Minderjährige, wie letztes Jahr, Zigeunkinder.‘ Man hat sie dort und dort verhaftet, und dann hat man sie gerade zwei Monate später wieder in einem anderen Kanton verhaftet. Man kann sie nicht verfolgen, weil sie minderjährig sind. Dabei sind die von dem G.-Clan gewesen. Vorne hat das G.-Clan geklingelt: ‚Grüezi Frau, möchten Sie gerne ..‘ und hinten hat man schnell die Kinder in die Wohnung hineingestellt, bei den offenen Fenstern. Ist dann aber alles auf unserem Namen abgewickelt worden. ... Und das ist das, was mich wütend macht." Öffentlich könne man sich jedoch nicht auf diese Weise äussern, meint T. weiter, weil man dann sofort des Rassismus' bezichtigt werde. Die ausländischen Fahrenden seien nicht zuletzt wegen dieser Rücksicht auf die politische Korrektheit ein riesiges Problem.

Ganz sachlich darf aber festgestellt werden, dass ausländische Fahrende ein ganz anderes Verhältnis zur Schweiz und den geltenden gesellschaftlichen Normen haben als es die einheimischen Fahrenden haben. Die Schweizer Jenischen, so der Historiker Thomas Meier, hätten im Gegensatz zu den ausländischen Fahrenden "inzwischen einen langen und schmerzhaften Anpassungsprozess hinter sich" (Berner Zeitung vom 10.9.01: 3). Dieser Anpassung sind sich die Jenischen bewusst und werten sie positiv. So sagt mir K.: "Wenn

man bei den Roma und Sinti schaut, die sind ja alle noch hundert Jahre zurück in den Bräuchen. Unser jenisches Volk hat sich schon am meisten angepasst, an die Zeit, in der wir leben."

Die kulturelle und soziale Verschiedenheit der ausländischen Fahrenden zur Schweizer Bevölkerung nimmt sich viel stärker aus als diejenige der Jenischen. So sind zum Beispiel die von Gemeinden trotz Bereitstellung von Toilettenanlagen häufig beklagten Verunreinigungen von Plätzen die Folge von völlig anderen Reinheitsvorstellungen: die Benützung herkömmlicher Toiletten gilt vielen Roma als unrein. Weitere Reibungsflächen ergeben sich oft bei der Abfallbeseitigung, bei Sachbeschädigungen, bei Hausierpraktiken oder bei dem in einer durchnormierten Gesellschaft Anstoss erregenden und als Respektlosigkeit gewerteten Sinn der Fahrenden für Pragmatik⁸. Es fällt schwer, gerade den Fällen von bewusster Sachbeschädigung - die von der ansässigen Bevölkerung begrifflicherweise als Zeichen der Verachtung empfunden werden - einen Sinn abzurufen. Festzustellen bleibt jedoch, dass solche Praktiken wohl kaum als Bestandteil der kulturellen Eigenart zu werten sind, sondern vielmehr als Reaktion auf von Generationen durchlebten Erfahrungen in einer vorwiegend feindlichen Umwelt.

Haben die Gemeinden eine ungenügende Depotgebühr verlangt, müssen sie die Differenz der Kosten für allenfalls entstandenen Schaden selber bezahlen. Eine strafrechtliche Verfolgung ist aufgrund der dafür nötigen Zeit und fehlender Personalien meist zwecklos. In einem Brief an die Berner Regierungsrätin Dora Andres stellt der Gemeinderat von Alchenflüh fest:

"Die Gemeinde verfügt über keine brauchbaren Mittel für die Wegweisung oder sonstigen polizeilichen Massnahmen. Sie trägt jedoch die Kosten für Entsorgung, Sachbeschädigung, Aufwand, Behörden und Verwaltung. Die Gemeinde erhält von den Führungskräften (Polizeidirektion) des Kantons keine Unterstützung. Offensichtlich sind Bund und Kanton mit diesem Problem der ausländischen Fahrenden überfordert und das Thema ist den politischen Behörden ‚zu heiss'."

Es erscheint verständlich, dass die Akzeptanz der Bevölkerung gegenüber den Fahrenden in Gemeinden mit schlechten Erfahrungen schwindet und folglich deren Aufenthaltsmöglichkeiten immer mehr eingeschränkt werden, zu Lasten derjenigen Fahrenden (auch ausländischen), die sich "korrekt" verhalten. Ebenso offensichtlich ist, dass die Gemeinden mit ausländischen Fahrenden, die sich nicht gemäss den hiesigen Normen verhalten, aufgrund ihrer beschränkten Kompetenzen und Ressourcen überfordert

⁸ Als konkrete Beispiele sollen hier zwei mir bekannte Fälle genannt werden: In einem Brief vom Okt. 2000 an die Vorsteherin der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern, Dora Andres, schreibt der Gemeinderat von Alchenflüh, dass ausländische Fahrende widerrechtlich auf ein gemeindeeigenes Gelände eingedrungen sind, indem sie den Zaun, den man nach einem illegalen Aufenthalt von Fahrenden im Juli desselben Jahres aufgestellt hat, durchschnitten haben. Neben anderen Vorkommnissen wird auch erwähnt, dass die Fahrenden Strom ab einem Beleuchtungskandelaber bei einem Verkehrskreisel beziehen. Die Gemeinde Jegenstorf beklagt in einem Brief vom Juli 2001 an den Berner Regierungsrat Annoni nach einem Aufenthalt von Roma einen Sachschaden von rund 15'000 Franken (beim letzten Besuch waren es 10'000 Franken), sowie starke Verunreinigungen durch Kot auf dem betreffenden Gelände.

sind. Auch in Bezug auf den Aufwand macht es wenig Sinn, dass in dieser Sache jede Gemeinde nach Einzellösungen sucht. Nicht nur die Gemeinden, auch die Radgenossenschaft und die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" (s. unter 3.4.3.) haben den Bund um Hilfe gebeten:

"Der Bund hat dann auch letzten Sommer halbherzig an der Errichtung von temporären Auffangplätzen herumstudiert, bis es aber zur konkreten Umsetzung kommen konnte, hatten die grossen ausländischen Karawanen unser Land bereits wieder verlassen. Solange der Bund die Brisanz des Problems nicht anerkennt und endlich handelt, wird sich an der unhaltbaren Situation nichts ändern" (Scharotl, Jahrgang 25, Ausgabe 2, Juni 2000).

Die Suche nach einer Lösung für die gleichzeitige Zufriedenstellung von ausländischen Fahrenden und Gemeinden ist zweifellos eine sehr anspruchsvolle und heikle Aufgabe. Beispielsweise ist eine Registrierung bei der Einreise von ausländischen Fahrenden, wie es von Gemeinden vorgeschlagen wird, um bei Delikten strafrechtlich vorgehen zu können, aus menschenrechtlicher Sicht wohl kaum wünschbar.

Weniger schwierig ist es, die einheimische Bevölkerung im Sinne einer Prävention von Vorurteilen auch über positive Erfahrungen mit Fahrenden zu informieren, wie es die Gemeinde Jegenstorf in ihrem Mitteilungsblatt an die Einwohnerschaft (3/01) gemacht hat.

3.1.4. Stand- und Durchgangsplätze

Weil die Suche nach geeigneten Aufenthaltsmöglichkeiten für Fahrende aus den oben genannten Gründen immer schwieriger geworden ist, haben verschiedene Gemeinwesen - meist auf Druck der Radgenossenschaft - nach anderen Lösungen gesucht und Plätze zur ausschliesslichen Nutzung durch Fahrende erstellt. Dies sind einerseits Standplätze, auf denen die Fahrenden über die Wintermonate stationär bleiben. Im Gegensatz dazu dienen die Durchgangsplätze zum kurzfristigen Aufenthalt während der sommerlichen Handelsreise.

Die Anzahl der bestehenden Stand- und Durchgangsplätze reicht jedoch nicht aus. Die vom Bund 1997 ins Leben gerufene Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" hat im Juni des vergangenen Jahres eine von ihr in Auftrag gegebene Studie veröffentlicht. Darin wird die Anzahl der vorhandenen offiziellen Plätze mit knapp sechzig angegeben. Gemäss Berechnungen müssten in den nächsten zehn Jahren dreissig weitere Stand- und Durchgangsplätze mit je zehn Stellplätzen erstellt werden, wenn die Existenzgrundlage der Schweizer Fahrenden gewährleistet sein soll. Die Kosten für diese Verdoppelung der Anzahl Plätze werden auf 34 Mio. Franken geschätzt. Das Problem bei der Erstellung der Plätze dürften aber nicht nur die Kosten sein, als vielmehr die fehlende Bereitschaft von Gemeinden, geeignetes Land zur Verfügung zu stellen⁹.

Die Schaffung solcher Plätze ist ferner auch unter Fahrenden nicht unumstritten. Sie befürchten eine Gettoisierung und eine Einschränkung der Niederlassungsfreiheit, indem

⁹ Zürcher-Berther (1988: 103ff.) nennt wichtige Bedingungen, die zur Einrichtung von neuen Stand- und Durchgangsplätzen erfüllt sein müssen, um den Bedürfnissen der Fahrenden wie der Gemeinden zu genügen.

Gemeinden sie zukünftig auf die offiziellen Plätze verweisen und ihnen keine Aufenthaltsbewilligung mehr erteilen würden.

"Das Resultat wäre eine Art Nationalpark für Fahrende, die Beschränkung ihres Lebensraumes auf die offiziellen Plätze. Es ergäbe sich ein Stationenweg, auf dem die Fahrenden hin und her hüpfen dürften. Von Freiheit keine Rede mehr. Damit wäre ihnen auch der Zugang zu neuen Märkten verwehrt. Die Befürchtung nährt sich aus Erfahrungen" (Weltwoche Nr. 33, 16.8.01: 11).

So hat der unter den Fahrenden als Prediger bekannte Sinto May Bittel gegen den Beschluss des waadtländer Staatsrates, zu den bestehenden zwei Plätzen drei neue zu schaffen, Rekurs am Bundesgericht eingereicht (vgl. ebd.).

Was die Fahrenden wollen, sind viele kleine Plätze, eine Feinstruktur, wie es T. nennt, die es den Fahrenden erlaubt, in kleinen Familienverbänden dort Halt zu machen, wo sie Verdienstmöglichkeiten sehen. Auf grossen Durchgangsplätzen konkurrenzieren sich die Fahrenden gegenseitig. Dazu T.: "Man läuft immer an eine Tür, an der schon geläutet worden ist. (...) Und dann breitet sich das Feld so aus, dass du so unheimliche Kosten [Fahrkosten] bekommst, bis du nur ein Toilettenpapier verkauft hast. Deshalb sage ich, eine Feinstruktur muss erhalten bleiben, sonst haben wir das Fundament nicht mehr."

Eine Feinstruktur kann nur aufgebaut oder erhalten werden, wenn in der sesshaften Bevölkerung eine genügend grosse Akzeptanz gegenüber den Fahrenden vorhanden ist. Das sind sich diese bewusst. Einige versuchen, auf die Sesshaften zuzugehen und sie darüber zu informieren, wer die Schweizer Fahrenden überhaupt sind; dass sie Steuern und Beiträge zu den Sozialversicherungen bezahlen und Militärdienst leisten. Das wüssten nämlich breite Kreise der Bevölkerung nicht, bekam ich während der Gespräche oft zu hören.

3.2. Die Arbeit

3.2.1. Traditionelle Tätigkeiten

Charakteristisch für die wirtschaftlichen Tätigkeiten der Fahrenden ist, dass ein Individuum oft mehrere berufliche Ausrichtungen kennt und diese je nach Saison, Gegend oder Gelegenheit gleichzeitig oder gestaffelt ausübt. Dabei handelt es sich meist um den Verkauf von Dienstleistungen oder Handelswaren und eher selten um Lohnarbeit in einem Angestelltenverhältnis. Es gehört zum Stolz der Fahrenden, beruflich selbständig zu sein; die Selbständigkeit ermöglicht ihnen ihre fahrende Lebensweise und übt auch eine wichtige soziale Funktion aus, die im Innern integrativ und gegen aussen abgrenzend wirkt:

« Le travail est une nécessité et non un but. Il doit laisser l'homme libre de son temps, disponible pour s'occuper des affaires sociales (...), pour développer et entretenir ses relations sociales. Ces possibilités n'existent pleinement que dans l'indépendance économique. Ne pas être l'employé de quelqu'un permet aussi de n'être pas impliqué dans un univers étranger refusé ; permet de n'avoir pas de relations suivies avec cet entourage. Ce qui compte dans un métier, c'est avant tout la façon dont il est possible de l'exercer» (Liégeois 1994 : 95).

Uschi Waser, Präsidentin der Stiftung Naschet Jenische (s. unter 3.4.4.), bestätigt diese Feststellung: Für die meisten sei ein solches Arbeitsleben faszinierend: ohne Chef und mit der Möglichkeit, die Arbeitszeiten und das tägliche Einkommen (gegen unten) auf die eigenen Bedürfnisse abzustimmen. Je besser das Geschäft laufe, desto mehr Zeit bleibe den Leuten, die sozialen Kontakte zu pflegen.

Als typische Tätigkeiten sollen hier folgende Beispiele genannt werden: Handel mit Korb-, Besen-, Seilwaren, Textilien, Hygieneprodukten, Antiquitäten, Altmetallen, Entsorgung und Recycling von Altstoffen, Pfannenflicken, Messer- und Scherenschleifen, Steinreinigung. Traditionelle Arbeiten wie Schirmflicken, Kesselflicken oder der Handel mit Pferden sind heute kaum noch gefragt. Dagegen ist der Autohandel als relativ neues Gewerbe entdeckt worden. Wie der Antiquitätenhandel erfordert diese Tätigkeit jedoch eine zumindest teilweise sesshafte Lebensweise, weil die Warenhaltung ein Depot erfordert.

Unter den verschiedenen Gewerben gibt es zwar keine eigentliche Hierarchie, trotzdem haben die Tätigkeiten unter den Fahrenden ein unterschiedliches Renommée. Obwohl G. von seinem Verdienst als Messer- und Scherenschleifer leben kann, sei das Schleifen für viele Fahrende wie Betteln: "Für viele. Aber komischerweise, wenn dann sein Handel nicht mehr so läuft, siehst du genau diejenigen mit dem Schleifmaschineli hinten im Auto." Altmetall- und Antiquitätenhandel, das seien vor Jahren mal die "Hohen" gewesen, meint G. weiter. Damit sei es aber vorbei: "Heute kannst du jeden Handel etwa in den gleichen Sack werfen." Diese Bemerkung bezieht sich auf den Verdienst, der mit dem Handel erzielt werden kann. Dieser sei schliesslich bei jedem Gewerbe stark situations-, orts- und konjunkturabhängig, erzählt G. Deshalb komme es vor, dass mit dem gleichen Handel an einem Tag ein guter Verdienst möglich sei und am anderen Tag kaum das Brot auf dem Tisch bezahlt werden könne: "Das ist allgemein im Handel so. (...) Du kannst an ein Haus gelangen, da kannst du ein ganzes Fuder mitnehmen und Handkehrum springst du wieder dumm und dämlich, dass du vielleicht ein Nachttischchen laden kannst." Auch Krisenzeiten wirkten sich sofort auf den Handel aus, erzählt T. So habe der 11. September spürbare Folgen für ihren Verdienst hinterlassen.

Der Handel wird schon von Kindesbeinen auf erlernt, indem die Eltern ihre Kinder zum Hausieren mitnehmen. Die Kinder eignen sich dabei ein Repertoire an möglichen Verkaufspraktiken und Verhaltensweisen an, verbunden mit der genauen Beobachtung und Einschätzung der potentiellen Käuferschaft. Die meisten Eltern betrachten das Beibringen des Hausierens als einen integralen Bestandteil ihrer erzieherischen Aufgaben, um den Kindern den Start ins spätere Berufsleben zu vereinfachen. Eine staatlich anerkannte Berufsausbildung von fahrenden Schulabgängern bildet auch heute noch die Ausnahme. Doch indem die Eltern der in ihren Augen verpflichtenden Aufgabe gegenüber ihren Kindern nachgehen, berühren sie rechtlich das heikle Territorium des Verbots von Kinderarbeit.

Nicht für alle Kinder hinterlässt das Begleiten der Eltern positive Erinnerungen. So erzählte mir eine sesshaft gewordene Jenische, das Hausieren in der Kindheit sei für sie das Schlimmste gewesen. Sie habe sich furchtbar geschämt und habe auch immer Angst davor gehabt, von jemandem erkannt zu werden.

3.2.2. Rechtliche Voraussetzungen für das Ausüben eines fahrenden Gewerbes

Für die Ausübung eines fahrenden Gewerbes benötigen die Fahrenden eine gewerbepolizeiliche Bewilligung. Bis zum jetzigen Zeitpunkt richtet sich die Ausstellung der Bewilligung nach den kantonalen Gewerbegesetzgebungen. Konkret bedeutet dies, dass Fahrende in jedem Kanton andere Vorschriften und Bestimmungen antreffen und, wo nötig, ein neues Bewilligungsgesuch einreichen müssen.

In Zürcher-Berther ist nachzulesen, dass es in insgesamt neun Kantonen zusätzlich noch eine sogenannte Visumpflicht braucht:

"Es handelt sich dabei um eine Art ‚Voranmeldungspflicht‘, die Fahrende erfüllen müssen, bevor sie überhaupt in einer der betreffenden Gemeinden die zudem noch bewilligungspflichtige Tätigkeit ausüben können. Wer die gesetzliche Visumpflicht missachtet, macht sich strafbar" (1988: 41f.).

Einige Kantone kennen gemäss Zürcher-Berther auch Bestimmungen, die das Hausieren ausdrücklich den Sesshaften vorbehalten (vgl. ebd.: 39). Unterschiedlich sind auch die Regelungen über das Mindestalter, die Gültigkeitsdauer oder die Gebühren für die Bewilligung oder das Visum. In einigen Kantonen entspricht die Praxis zudem nicht mehr den überholten Bestimmungen, obwohl diese formell noch in Kraft sind. Solche unterschiedlichen Regelungen kommen in der kleinräumigen Schweiz einem Hindernislauf gleich. Kennen Fahrende die genauen Bestimmungen nicht, besteht die Gefahr, dass sie sich strafbar machen. Wollen sie sich über die Bestimmungen in Kenntnis setzen, müssen sie die zuständige Stelle und die zuständige Person ausfindig machen. Keine einfache Sache, wie sich bei meinem Selbstversuch herausstellte. Weder bei der Polizeidirektion des Kantons Bern noch beim Kantonalen Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA) konnte mir jemand eine verlässliche Auskunft darüber erteilen, ob, wie und wo man für den Hausierhandel eine Bewilligung einholen muss. Wäre ich eine Fahrende, bliebe mir nun nichts anderes übrig, als zu hoffen, bei meiner Tätigkeit nicht mit dem Gesetz in Konflikt zu geraten.

Die Regeldichte und die Unübersichtlichkeit aufgrund der unterschiedlichen kantonalen Bestimmungen könnten mit ein Grund sein, weshalb immer weniger Jenische einem fahrenden Gewerbe nachgehen, zumal sie sich vor Behördenkontakten häufig scheuen.

Aufgrund dieser unbefriedigenden Rechtszersplitterung und den teilweise hohen Abgaben haben die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren sowie die Radgenossenschaft der Landstrasse an das Volkswirtschaftsdepartement das Begehren gestellt, die kantonalen Wandergewerbegesetze zu vereinheitlichen. Am 23. März 2001 fand die Schlussabstimmung über das "Bundesgesetz über das Gewerbe der Reisenden" in

den beiden eidgenössischen Räten statt. Damit können Fahrende in Zukunft bei einer kantonalen Stelle eine für die ganze Schweiz gültige Bewilligung zur Ausübung ihres Gewerbes einholen. Gemäss telefonischer Auskunft des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) beträgt das notwendige Mindestalter für die Bewilligung 16 Jahre. Die Kosten pro Bewilligung und Jahr werden zwischen 150 und 200 Franken liegen.

Ursprünglich war die Inkraftsetzung auf den ersten Januar 2002 geplant. Infolge des schleppenden Verfahrens wird das Gesetz nun aber gemäss Auskunft des Seco ab Januar 2003 wirksam.

Neben dem geringeren Aufwand und den geringeren Kosten wird diese gesamtschweizerische Lösung den Fahrenden vor allem auch eine rechtliche Sicherheit bieten: In Zukunft wird es genügen, die Modalitäten des Bundesgesetzes sowie die kantonale Anlaufstelle für das Einholen der Bewilligung zu kennen. Die ständige Gefahr der Gebietsübertretung beim Hausieren und damit die Gefahr von Gesetzeskonflikten wird wegfallen. Das einheitliche Mindestalter von 16 Jahren wird es fahrenden Jugendlichen ermöglichen, ihre familieninterne Lehre zu machen.

3.2.3. Die wirtschaftliche Situation

Durch die enormen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Umwälzungen der letzten Jahrzehnte wurden die Verdienstmöglichkeiten des Kleingewerbes zusehends eingeschränkter. Von dieser Entwicklung sind auch die Fahrenden nicht verschont geblieben. Ihre kleinen Absatz- bzw. Einkaufsmengen können preislich mit den en gros angebotenen Waren nicht mithalten. Ihre Funktion, auch abgelegene Gebiete mit Handelswaren zu versorgen, haben die Fahrenden in einem grossen Mass eingebüsst, weil heute das Land annähernd flächendeckend mit anderen Anbietern gesättigt ist, oder weil per Versand gekauft wird. Die Mobilität der Bevölkerung ist stark angestiegen, und die Fahrt in den nächst grösseren Ort nimmt im Vergleich zu früher wenig Zeit in Anspruch. Das Warenangebot im Grosshandel ist viel diversifizierter, erlaubt Vergleiche und wird durch Werbung einem breiten Publikum schmackhaft gemacht. Massenmedien ersetzen die von Fahrenden früher angebotene musikalische Unterhaltung. Bei einem wohl nicht unbeträchtlichen Teil der Konsumentinnen und Konsumenten gehört Shopping heute zum Lebensstil, der allsamstäglich in einer professionell hergerichteten Umgebung zelebriert wird. Viele Waren sind heute Einweg-Artikel; Unterhalt und Reparaturen, früher von Fahrenden erledigt, kommen oft teurer als eine Neuanschaffung. Die gesamte Produktlandschaft unterliegt Kontrollen, Richtlinien, und Vorschriften, die sich äusserlich durch Herkunftsbezeichnungen, Labels, Schutzbestimmungen usw. bemerkbar machen und ein fachliches Know-how erfordern.

All dies und mehr sind mögliche Gründe für die abnehmende Nachfrage nach traditionellen Waren und Dienstleistungen von Fahrenden. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass ein grosser Teil unter ihnen kein genügendes Einkommen mehr erzielen kann, um eine Familie zu ernähren. V. äussert sich dazu: "(...) eine grosse Familie, eine jenische, steht heute natürlich schon unter einem riesengrossen Druck. Weil sie nicht

mehr abschalten können. Der Handel ist so schlecht geworden, man muss jeden Tag überlegen, sogar am Abend ist man noch am überlegen: wo gehe ich morgen hin? Ich muss den und den Betrag verdienen, damit ich wenigstens das Brot auf den Tisch verdienen kann." Diese ständigen Existenzsorgen führten innerhalb von Familien zu Spannungen und untergraben auch die gegenseitige Solidarität der Jenischen. Viele Fahrende seien fürsorgeabhängig¹⁰ oder würden regelmässig bei Pfarreien oder Hilfswerken vorstellig, um ihr Einkommen etwas aufzubessern. Dies nicht zuletzt deshalb, weil sich dies als eine erfolgreiche Strategie erwiesen habe.

Diese Aussagen sind mir sowohl von der Heilsarmee, der Caritas wie von zwei Pfarrern bestätigt worden. Pfarrer B. erzählt mir, dass er bereits seit 15 Jahren eine Stammkundschaft von 12 - 15 Fahrenden habe. Das sei, wie er sagt, eine Art "absonderlicher Freundeskreis", der ihm fehlen würde, kämen keine Fahrenden mehr an seine Türe. Im Laufe der Jahre hat Pfarrer B. eine Form des Umgangs gefunden, die es ihm erlaubt, die Fahrenden so zu akzeptieren wie sie sind, ihren Bedürfnissen entgegenzukommen, jedoch die Spielregeln selber zu diktieren. Er schliesst mit ihnen eine Art mündliche Verträge, die festlegen, in welchen Abständen und in welchem Umfang er sie mit Geld unterstützt (in der Regel sind es zehn Franken, ab und zu gibt er ihnen auch Lebensmittel). Werden diese Spielregeln akzeptiert, kommen die Leute später wieder, es entstehen "Geschäftsbeziehungen", werden sie nicht akzeptiert, bleibt es bei einem einmaligen Besuch. Dies sei vor allem bei ausländischen Fahrenden der Fall, die versuchten, ihn unter Druck zu setzen. Durch diese Spielregeln hat er seine Stammkunden auch von der Notwendigkeit befreit, ständig neue Geschichten erfinden zu müssen, um zu Geld zu kommen. Grössere Beträge verteilt Pfarrer B. keine mehr: "Sobald man ihnen 100 Franken gibt, hat man eine hohe Konjunktur".

Auch G., der sich mit seiner Schleifwerkstatt eine Stammkundschaft aufgebaut hat, kennt Existenzsorgen. Während wir am Tisch sitzen hält er ein Heft mit drei Einzahlungsscheinen über 811 Franken in der Hand. Es sind die Ratenrechnungen für sein Auto. Die Dezember- und die Januarrate sollten längst bezahlt sein; wenn alles gut gehe, werde er sie mit der Februarrate im März einzahlen, erklärt G. Im Winter laufe das Geschäft generell schlechter, im Februar beispielsweise bekomme er aufgrund der Fastnacht nur wenig Arbeit, gerade dann aber seien viele Rechnungen fällig.

G. zählt auf, was er für fixe Ausgaben hat. Bis vor kurzem bezahlte er ganzjährig jeden Monat 700 Franken für seinen Winterstandplatz. Weil ihm das zu teuer wurde, hat er sein Mobil-Home dort verkauft und wohnt nun auch im Winter im Wohnwagen auf einem

¹⁰ „Buech droht zum Getto zu werden“ titelte die Berner Zeitung vom 7.4.01. Gemäss Angaben des städtischen Sozialdienstes sind 80% (92 Personen) unter den Bewohnern des Berner Standplatzes Buech fürsorgeabhängig. Darunter gibt es Personen, die seit Jahren abhängig sind sowie auch auffallend viele junge. Die Direktion für soziale Sicherheit sieht einen Zusammenhang zwischen der Errichtung des Standplatzes und der zunehmenden Chronifizierung der Fürsorgeabhängigkeit. Die Fahrenden seien unter den Sozialhilfeklienten eine spezielle Gruppe, weil sie sich der Kontrolle und der Einflussnahme der Fürsorge oft entzögen. Die traditionellen Reintegrationsmassnahmen in den Arbeitsmarkt erwiesen sich bei den Fahrenden als nicht wirksam.

anderen Standplatz. Dieser kostet ihn nur noch 200 Franken, wobei die erwachsene Tochter für den Stellplatz ihres Wohnwagens selber aufkommt. Im Sommer kommen zu den Standplatzkosten die Kosten für die Durchgangsplätze. Diese bewegen sich zwischen 300 und 900 Franken im Monat. Weiter hinzu kommen die Abzahlung für das Auto von über 800 Franken, die Versicherungen für Auto, Wohnwagen und Anhänger von 4000 - 5000 Franken jährlich, die Benzinkosten von 40 - 50 Franken täglich, sowie die Krankenversicherung von 650 Franken monatlich für die ganze Familie (eine Unfallversicherung hat G. nicht). Nimmt man bei den Versicherungen und den Benzinkosten das arithmetische Mittel, ergeben sich damit über 3900 Franken Fixkosten pro Monat. Für variable Kosten bleibt vom sehr unterschiedlichen Verdienst deshalb nicht viel übrig. In den zwanzig Jahren, in denen G. nun schon als Fahrender unterwegs ist, konnte er nur ein bescheidenes Vermögen anhäufen: sein Wohnwagen und die mobile Schleifwerkstatt sind sein eigen.

Auch Zürcher-Berther vermerkt, dass die wirtschaftliche Tätigkeit den Fahrenden einzig die Möglichkeit bietet, den Lebensunterhalt zu verdienen:

"Nach Auskunft von Behörden bewegt sich ihr Durchschnittsverdienst zumeist im Bereich des Existenzminimums. Der Umstand, dass sie trotzdem ihre täglichen Bedürfnisse decken können, beruht hauptsächlich auf einem tieferen Lebensstandard als demjenigen vergleichbarer sozialer Schichten in der sesshaften Gesellschaft. Die Ansprüche an die Lebenshaltung und die damit verbundenen Kosten liegen gezwungenermassen unter dem allgemeinen Durchschnitt" (1988: 34).

Trotzdem ist Zürcher-Berther der Ansicht, dass es für Fahrende nach wie vor möglich ist, gewisse Marktlücken abzudecken, vor allem in Bereichen, die für Sesshafte wenig attraktiv sind. Als Beispiele nennt sie das Hausieren mit Restposten aus dem Warenangebot kleiner Unternehmer, die Instandstellung von Gegenständen aus Abfallgruben oder das kurzfristige Einspringen in der Landwirtschaft während der Erntezeit (vgl. ebd.: 34f.). Liégeois bewertet die wirtschaftlichen Chancen der Zigeuner aufgrund ihrer Anpassungs- und Innovationsfähigkeit noch optimistischer:

«Le tsigane fait preuve de dynamisme dans ses métiers: toute son existence, il prospecte, non seulement pour trouver une clientèle, mais aussi pour découvrir des opportunités nouvelles. (...) La capacité d'innovation du Tsigane - il est formé pour cela dès l'enfance - est grande, et son organisation économique est loin d'être aussi sclérosée qu'on l'indique souvent » (1994 : 97).

Auch der Fahrende A. hofft auf die Anpassungs- und Innovationsfähigkeit der Jenischen, wenn er sich Gedanken über die wirtschaftliche Zukunft seines Volkes macht. Der Handel müsse organisatorisch wie auch im Bezug auf die Produkte unbedingt modernisiert werden, erzählt mir A. Viele Jenische verkauften Produkte, die man schon vor fünfzig, sechzig Jahren verkauft habe wie Tischdecken, Taschentücher oder Geschirrtücher. Heute hätten die Leute Geschirrspüler und Papiertaschentücher, solche Artikel seien deshalb einfach nicht mehr gefragt. A. ortet ein Kundenbedürfnis bei Reinigungs- oder Kosmetikprodukten, die auf biologischer Basis und ohne Tierversuche hergestellt seien, oder bei Dienstleistungen, die für grössere Unternehmen nicht rentabel seien wie beispielsweise kleinere Renovationsarbeiten an Gebäuden. Weiter könnte sich A.

vorstellen, über Internet Produkte anzubieten oder Aufträge entgegen zu nehmen. In organisatorischer Hinsicht müssten sich die Fahrenden in Zukunft zusammenschliessen. Einerseits könne man so billiger einkaufen, andererseits könne man sich die Arbeit auf diese Weise aufteilen und damit effizienter und professioneller arbeiten. Dazu gehöre es auch, eine Kundenkartei zu führen und der Kundschaft regelmässig Werbung zuzuschicken. Der Handel dürfe nicht mehr nach der Formel "Handgelenk mal Pi" stattfinden, wie das bei den meisten der Fall sei. A. erachtet es auch als notwendig, dass sich die Fahrenden vermehrt weiterbilden, indem sie beispielsweise eine Verkaufsschulung oder einen Buchhaltungskurs absolvierten. Auch eine staatlich anerkannte Berufsausbildung könne von Nutzen sein, allerdings müsse man trotzdem ein Allrounder bleiben, der sich flexibel nach den Bedürfnissen ausrichten könne. Eine Spezialisierung auf eine einzige Tätigkeit sei im fahrenden Gewerbe nicht günstig.

A. hat seine Ideen zum Teil selber schon umgesetzt. Beispielsweise hat er sich buchhalterisch weitergebildet. Mit jemandem zusammengeschlossen hat er sich jedoch nicht. Seine Generation eigne sich nicht dafür, erklärt er mir. Viele seines Alters seien gespaltene Persönlichkeiten, seien weder Fisch noch Vogel, fühlten sich weder als Fahrende noch als Sesshafte; diese Unsicherheit sei für Innovationen hinderlich. Die Jungen aber hätten eine weniger belastete Vergangenheit, seien anders aufgewachsen; an ihnen liege es, den Handel neu aufzubauen.

3.3. Diskriminierung

3.3.1. Das "Hilfswerk für Kinder der Landstrasse"

Die Jenischen teilen mit allen anderen Zigeunergruppen auf der Welt eine meist leidvolle Vergangenheit. Jahrhunderte lang wurden nichtsesshafte Gruppen systematisch diffamiert, unterdrückt und verfolgt, indem man ihnen Arbeitsscheu unterstellte, ihnen gleichzeitig Berufsverbote auferlegte, sie als vogelfrei erklärte und ihnen bei regelrechten Betteljagden nachspürte. Man schickte sie auf Galeeren, folterte, brandmarkte, ermordete sie und unterwarf sie anderen menschenverachtenden Praktiken. Die Gründe dafür waren meist wirtschaftspolitischer Natur; die mittelalterlichen und neuzeitlichen Kaufleute und Handwerker fürchteten die Konkurrenz der Fahrenden. Aber auch das fremde Aussehen, die unverständliche Sprache oder die ungewohnte Lebensweise der Zigeuner erregte bei der sesshaften Bevölkerung immer wieder Anstoss. Die zu Beginn des 19. Jahrhunderts ins Feld geführte Argumentation der Minderwertigkeit des "Vagantenvolkes" fand zur Zeit des Zweiten Weltkrieges in der eugenischen Ausmerzungspolitik des Nationalsozialismus' ihren schrecklichen Höhepunkt.¹¹

Neben der Strategie der Verfolgung entwickelte sich parallel dazu eine Strategie der Zwangsassimilierung. In der Schweiz wurden Heimatlose im Laufe des 19. Jahrhunderts

¹¹ Zur Geschichte von Nichtsesshaften in der Schweiz siehe: Meier, Thomas Dominik, und Wolfensberger, Rolf. 1998: „Eine Heimat und doch keine“: Heimatlose und Nicht-Sesshafte in der Schweiz (16. – 19. Jahrhundert). Zürich.

zwangseingebürgert, im Glauben, die "Vaganten" würden als Ortsbürger ihre nomadisierende Lebensweise aufgeben.¹² Im Zeichen der Zwangsassimilierung stand auch das "Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse", das zwischen 1926 und 1973 unter der Federführung der Stiftung Pro Juventute jensischen Familien etwa 2000 Kinder entriss¹³ (die Zahl stützt sich auf Vermutungen, denn nur gut 600 Fälle sind aktenkundig). Sie wurden in Heimen, bei Pflegeeltern, in psychiatrischen Anstalten oder Strafanstalten untergebracht. Das Auseinanderreißen der Familien wurde als Mittel zur Bekämpfung der "Vagantität" propagiert. Ziel der Aktion war nicht das Wohlergehen der Kinder, sondern die Zerstörung der fahrenden Lebensweise:

"Wer die Vagantität erfolgreich bekämpfen will, muss versuchen, den Verband des fahrenden Volkes zu sprengen, er muss, so hart das klingen mag, die Familiengemeinschaft auseinander reißen. Einen anderen Weg gibt es nicht. Wenn es nicht gelingt, die einzelnen Glieder auf sich selbst zu stellen, so werden sie über kurz oder lang wiederum von ihrer Sippe eingefangen; alles, was man für sie getan hat, ist verloren" (Alfred Siegfried, 1943. zit. in: Kinder zwischen Rädern. 2001: 19).

Die Wegnahmen erfolgten mit oder ohne behördliche Verfügung; aufgrund des nur vorübergehenden Aufenthalts der Fahrenden in einer Gemeinde, fühlte sich die lokale Vormundschaftsbehörde nur selten zuständig, was dem nichtstaatlichen "Hilfswerk" umso mehr vorgebliche Kompetenzen einräumte. Eltern, die sich gegen die Wegnahme wehrten, wurden entmündigt. Mit kriminellen Methoden versuchte der (auch als Gymnasiallehrer tätige und wegen sexuellen Verfehlungen an einem Schüler vorbestrafte!) Leiter des Hilfswerks, Alfred Siegfried, jegliche Kontakte zwischen Eltern und Kinder oder Geschwistern zu unterbinden. Umso erschreckender ist die Tatsache, dass das Hilfswerk von Gemeinden, Kantonen und vom Bund finanziell unterstützt wurde¹⁴ und in der Stiftungskommission der Pro Juventute verschiedene Vertreter der politischen Elite wirkten. In "Kinder zwischen Rädern" wird das "Hilfswerk" als eine typisch schweizerische Einrichtung bezeichnet (vgl. 2001: 16), die als Fortsetzung der oben erwähnten staatlichen Integrationsmassnahmen von Randständigen im 19. Jahrhundert verstanden werden kann:

"Dass diese Entwicklung sich erst so spät und dafür in derart brutaler Härte vollzog, hat seine Voraussetzungen in der vom Föderalismus und einer relativen Rückständigkeit geprägten Sozial-, Minderheiten- und Bürgerrechtspolitik. In diesem gesellschaftlichen Umfeld ist das ‚Hilfswerk‘ entstanden und hat es seine Wirksamkeit entfalten können" (2001: 19).

¹² Viele Heimatlose, die in der Nordostschweiz umherwanderten wurden aufgrund des „Bundesgesetzes, die Heimathlosigkeit betreffend“, vom 3.12.1850 in der Bündner Gemeinde Obervaz eingebürgert. Daraus entstand die Bezeichnung „Vazer“, die in der Nordostschweiz gebräuchlich ist.

¹³ In Huonker (1990: 44ff.) ist nachzulesen, dass die erste systematische Wegnahme- und Umerziehungsaktion an Kindern von Fahrenden in der Schweiz bereits 1826 stattfand. Für die Organisation der Umerziehung wurde in Zürich eigens der „Verein zur Versorgung heimatloser Kinder“ gegründet, der es sich zur Aufgabe machte, die zwischen ein- und zehnjährigen Kinder zu „bürgerlich brauchbaren und sittlich religiösen Menschen“ zu erziehen.

¹⁴ Der Bund unterstützte das „Hilfswerk“ unter anderem damit, dass er der Pro Juventute das Privileg einräumte, Sonderbriefmarken mit einem Wohltätigkeits-Zuschlag zu verkaufen. Der Verkauf erfolgte (und erfolgt noch heute) durch hausierende Schülerinnen und Schüler: „Der gute Zweck heiligt genau das, was die kantonalen Hausiererordnungen sonst streng verbieten und was die Pro Juventute den Fahrenden mit aller Gewalt austreiben wollte, nämlich das Hausieren schulpflichtiger Kinder“ (Huonker. 1990: 98).

Zur Legitimierung der Zerstörung von jesischen Familien bekam das "Hilfswerk" neben der Politik auch Schützenhilfe von der an Eugenik und Rassenhygiene orientierten Richtung der Psychiatrie. Die Fahrenden wurden von deren Vertretern als eine genetisch oder milieubedingt minderwertige Rasse oder Gruppe bezeichnet. Kinder von Fahrenden wurden von vornherein als unintelligent oder gar debil eingestuft. Josef Jörger, ein ehemaliger Direktor der Kantonalen Psychiatrischen Klinik "Waldhaus" bei Chur bezeichnete in seinem europaweit bekannten psychiatrischen Standardwerk "Vagabundismus, Verbrechen, Unsittlichkeit, Geistesschwäche und Geistesstörung, Pauperismus" als Erbkrankheit jesischer Sippen. Er schlug vor, die erblichen Anlagen der Fahrenden mit besserem Erbgut zu vermischen, indem man ihnen die Kinder wegnahm und sie isoliert von ihren Familien sesshaft erzog (vgl. ebd.: 31). Einmal in die Fänge der Psychiatrie geraten, wurden bei Fahrenden und anderen sozial Schwachen bis in die 1970er Jahre Zwangssterilisationen und Kastrationen zur Verhinderung "unwerten Lebens" propagiert und durchgeführt¹⁵.

Erst zu dieser Zeit wurden die unmenschlichen Machenschaften des "Hilfswerks" aufgrund einer Artikelserie des "Beobachters" publik. Die ab 1972 publizierten Lebensgeschichten von Opfern des "Hilfswerks" erregten in der Öffentlichkeit grosse Anteilnahme, und es formierte sich heftige Kritik gegen die Pro Juventute. 1973 sah sich deren Leitung gezwungen, das "Hilfswerk" stillschweigend aufzulösen. Von ihrer Ideologie und ihrer Vorgehensweise distanzierte sich die Stiftung allerdings damals nicht. Im Gegenteil. Sie wies die gegen sie erhobenen Vorwürfe zurück, indem sie auf die Verantwortlichkeit der lokalen Vormundschaftsbehörden verwies. In einem Artikel des "Beobachters" (Nr. und Jahr unbekannt) bezeichnete sie die Anschuldigungen einer betroffenen Mutter, die mehr als zwanzig Jahre nach ihren ihr grundlos weggenommenen Kindern suchte, als "grösstenteils aktenwidrig" und "verfälscht", war aber gleichzeitig nicht bereit, Rechenschaft über den Fall abzulegen und Einsicht in die Akten zu gewähren.

1986 entschuldigte sich Bundespräsident Alphons Egli im Nationalrat für die vom Bund geleistete Mitfinanzierung des "Hilfswerks". Zwei Jahre später wurde den Betroffenen die Einsicht in die inzwischen unter Verschluss genommenen, ins Schweizerische

¹⁵ Die Schweiz nahm in der eugenischen Psychiatrie in Europa eine Pionierrolle ein, sie galt als Experimentierfeld. (Th. Huonker im Tagessgespräch von Radio DRS 1, 12.3.02). Thomas Huonker entdeckte im Auftrag des Zürcher Sozialdepartements bei seinen Recherchen zu den Zürcher Zwangsmassnahmen eine bisher unbekannte Überwachungstätigkeit des Fürsorgeamtes. „Dutzende von Schnüffel-Beamten verfassten haupt- und nebenberuflich mehr als 100'000 Berichte über intimste Details aus dem Leben von Familien und Einzelpersonen der ärmeren Schichten. Erst mit dem Fichenskandal 1990 beendeten die Spitzel ihre Tätigkeit. Die Armen-Fichen dienten rassehygienisch argumentierenden Fürsorgebeamten als Entscheidungsgrundlagen für die Einweisung in die Anstalt, für Eheverbote oder Kindswegnahmen. Das ernüchternde Fazit Huonkers: ‚Mehrere tausend Menschen, vorwiegend Frauen, wurden in Zürich ohne rechtliche Grundlage, zwangsweise und systematisch unfruchtbar gemacht, oft unter Androhung von lebenslanger Internierung.‘ (Facts Nr. 11, 14. März 2002: 51)“. Beispiel eines Einzelschicksals: 1968 wurde ein 14jähriges jesisches Mädchen mittels Röntgenstrahlen sterilisiert. Es nahm sich das Leben (ebd.: 58). Näheres dazu siehe: „Anstaltseinweisungen, Kindswegnahmen, Eheverbote, Sterilisationen, Kastrationen. Fürsorge, Zwangsmassnahmen, „Eugenik“ und Psychiatrie in Zürich zwischen 1890 und 1970.“ Sozialdepartement der Stadt Zürich.

Bundesarchiv überführten Akten ermöglicht. Als finanzielle Wiedergutmachung stellte der Bund rund elf Millionen Franken zur Verfügung. Je nach Betroffenheit erhielten die Opfer des "Hilfswerks" zwischen 2000 und 20'000 Franken Entschädigung - angesichts der Schwere dieses Verbrechens an den Jenischen eine schäbige Summe. Schlimmer noch wiegt die Tatsache, dass gegen die Verantwortlichen der "Hilfswerk"-Aktion von Staates wegen nie eine strafrechtliche Untersuchung angestrengt wurde. Erst 1996 wurde die Beratungsstelle für Landesgeschichte mit einer wissenschaftlichen Studie über das "Hilfswerk für Kinder der Landstrasse" beauftragt, um die Geschehnisse aufzuarbeiten¹⁶. Weit über zwanzig Jahre nachdem die Opfer eine Studie gefordert haben, ist damit endlich ein unrühmlicher Teil der Schweizer Landesgeschichte dokumentiert.

Die Hinterlassenschaft des "Hilfswerks" ist verheerend, sowohl in Bezug auf die Jenische Kultur als auch auf der Ebene der betroffenen Individuen. Das primäre Ziel, die fahrende Lebensweise auszulöschen, hat die Aktion in weitgehendem Ausmass erreicht. Viele der zur Sesshaftigkeit erzogenen Kinder sind sesshaft geblieben. Die Angst vor der Kindswegnahme hat zudem viele fahrende Familien dazu veranlasst, einen festen Wohnsitz zu nehmen und die jenische Herkunft zu verleugnen, oder ins Ausland auszuwandern. Viele Kinder und viele Mütter und Väter, die dem "Hilfswerk" zum Opfer gefallen sind, leiden auch heute noch seelisch und körperlich unter dem ihnen zugefügten Unrecht.

Neben der oft von Ängsten, Unsicherheiten und der Frage und Suche nach den Angehörigen geprägten Kindheit und Jugend der Opfer kam für viele die Aufarbeitung ihrer Geschichte im Erwachsenenalter hinzu, als sie mit ihren Akten konfrontiert wurden. Der Kunstschafter Ernst Spichiger, der schon im Bauch seiner Mutter polizeilich gesucht wurde, ist an seinem Schicksal beinahe zerbrochen: "1992 habe ich meine Akten eingesehen. Das war furchtbar. Ich war nicht im Stande, die Akten zu lesen. Eine Betreuerin hat sie mir vorgelesen. Mich hats geschüttelt, ich hätte mich töten können, ich wollte mich nur noch verstecken. Hätten mich nicht andere Betroffene und unsere Organisationen aufgefangen, ich wäre zerbrochen. Wenn man plötzlich liest, was die Leute, denen man vertraut hat, über einen schreiben - wenn man dann liest von den Angehörigen, die man immer gesucht hat, der Bruder, die Schwester, die man dann doch nicht findet, ich hatte eine Panik damals. Und bin nur an einen Scherbenhaufen heran geraten: die Eltern tot, die Geschwister tot, verschollen oder abgestürzt, die Halbbrüder völlig verwahrlost, einer Alkoholiker, der andere drogensüchtig. Nach der Akteneinsicht konnte ich nicht mehr: Ich ging für fünf Jahre auf ein Maiensäss, von 1994 bis 1999, wo ich ganz alleine lebte und richtig mit der Malerei begann. Als Einzelgänger. Ich brauchte das, um alles zu bewältigen. Ich kann mich heute nicht mehr binden, kann niemanden mehr an mich heran lassen, bin zu keiner Beziehung mehr fähig. Heute noch, wenn ich nachts im Bett liege, überkommen mich die Bilder von damals, sehe ich die Gesichter und die schlimmen Erlebnisse manchmal wieder vor mir" (Spichiger, Ernst 2001: Schinagel.

¹⁶ Walter Leimgruber, Thomas Meier, Roger Sablonier. 1998: Das Hilfswerk für die Kinder der Landstrasse. Historische Studie aufgrund der Akten der Stiftung Pro Juventute im Schweizerischen Bundesarchiv. Bern.

Arbeit für Kinder der Landstrasse. <<http://www.fahrende.ch/Lebenslauf.htm>>. Februar 2001).

3.3.2. Diskriminierung im heutigen Alltag

Es wäre zu schön zu glauben, dass Diskriminierungen gegenüber Jenischen und insbesondere gegenüber Fahrenden mit der Auflösung des "Hilfwerks für Kinder der Landstrasse" nun einfach der Vergangenheit angehört. Die Jenischen sind und bleiben auch in der Zeit nach dem "Hilfswerk" eine Minderheit im schweizerischen Nationalstaat und befinden sich in dieser Eigenschaft ständig in Gefahr, von Politik, Behörden und Gesellschaft vergessen, marginalisiert oder unterdrückt zu werden. In einem Gespräch meint T. resigniert: "Die Verfolgung ist noch immer da, sie ist immer noch präsent, nur hat sie andere Formen angenommen."

Zwar gilt die Schweiz als multiethnischer Staat, der mit seinen politischen Prozessen und Institutionen in besonderer Weise Rücksicht auf seine einheimischen Minderheiten nimmt. Doch die Jenischen gehören nicht in diejenigen Kategorien, auf die das föderalistische System oder das Vernehmlassungsverfahren als Schutzmechanismus für Minderheiten ausgerichtet ist. Der Föderalismus scheint gerade eines der grossen Hindernisse im Kampf um mehr Anerkennung und Lebensraum darzustellen: Um eine Verbesserung der Platz-, Arbeits- und Schulsituation zu erreichen, muss mit den Gemeinwesen aller Stufen verhandelt werden. Wie oben bereits erwähnt, sind die Jenischen in der Schweizerischen Bundesverfassung nicht namentlich als Minderheit aufgeführt, obwohl die Studienkommission des EJPD eine solche Verankerung in ihren Empfehlungen als entscheidend einstufte (Studienkommission 1983: 44f.).

Neben Staat und Politik bildet zudem das Individuum eine Quelle der Diskriminierung. Den subjektiven Ängsten des Einzelnen und deren allfälligen Handlungsfolgen sind die Fahrenden durch die Sichtbarkeit ihrer "anderen" Lebensweise in einem besonderen Ausmass ausgesetzt. Es ist leider nicht übertrieben zu behaupten, dass verbale oder tätliche Angriffe durch Einzelne oder Gruppen zum Alltag der Fahrenden gehören. K. hat sogar das Gefühl, solche Angriffe seien heute viel dreister als zu Zeiten der Altjenischen. Den Grund dafür sieht er ausgerechnet in der vermehrten Anpasstheit der Schweizer Fahrenden an die Normen der Gesellschaft: "Die Sesshaften haben keine Achtung mehr. Weil wir viel zu ruhig sind, haben sie den Mut bekommen in den letzten Jahren, direkt auf den Platz herein zu kommen. (...) das hätte es früher nie gegeben, dass sie so nah zu uns heran kommen. Früher haben wir uns viel mehr gewehrt." K. sieht sich damit in seiner Haltung bestärkt, dass die Diskriminierung gegenüber Fahrenden nicht mit deren Verhalten im Zusammenhang steht, sondern schlicht mit deren Existenz und deshalb rassistisch motiviert ist. Ausdruck davon ist, dass auch sesshafte Jenische solchen Angriffen ausgesetzt sind, wenn ihre Herkunft "entdeckt" wird (vielfach aufgrund des Familiennamens). Bei vielen hat diese Unterdrückung dazu geführt, dass sie ihre Herkunft verleugnen. Zum Beispiel Uschi Waser, die vor allem in ihrer Kindheit und Jugend in Heimen, Schulen und Anstalten immer wieder offenem Rassismus ausgesetzt war: "Ich

habe meiner (...) Tochter verboten, in der Schule und bei Freunden über ihre Herkunft zu sprechen. Sie sollte nicht leiden müssen wie ich in meinem Leben und, was viel wichtiger war, die gleichen Chancen wie andere Kinder haben. Nur unserem engsten Freundeskreis war unsere Herkunft bekannt."

Diskriminiert werden Zigeuner schliesslich auch durch die sich hartnäckig haltenden Stereotypen über das "lustige Zigeunerleben" oder das "Achtung-die-Zigeuner-sind-da, Nimm-die-Wäsche-ins-Haus". Trotz politischer Korrektheit und der gestiegenen Sensibilität der Öffentlichkeit gegenüber Diskriminierungen werden stereotype Bilder immer wieder unreflektiert verbreitet¹⁷.

Nachfolgend werde ich einige Beispiele von strukturell und subjektiv bedingten Diskriminierungen aufzeigen, die in ganz typischer Weise auf die fahrende Lebensweise abzielen. Gemäss meinen Gesprächspersonen treten solche Benachteiligungen in ihrem Alltag immer wieder so oder ähnlich in Erscheinung. Besonders tragisch daran ist, dass sich viele Fahrende nicht dagegen zur Wehr setzen, weil sie sich zu wenig bewusst sind, dass sie das Recht dazu hätten, weil sie nicht wissen, wohin sie sich wenden sollen, weil sie ein solches Vorhaben als aussichtslos beurteilen, weil sie gegenüber der Polizei misstrauisch sind oder weil sie ganz einfach Angst haben. K. meint: "Die Angst ist bei gewissen Familien zu gross, dass sie sich zur Wehr setzen würden. Weil sie einfach Angst haben, dass sie bestraft werden, wenn sie den Mund aufmachen." Auf die Schilderung verbaler und tätlicher Angriffe, die ebenfalls zum fahrenden Alltag gehören, habe ich verzichtet, weil sich diese für alle "fremden Gruppen oder Individuen" in ähnlicher Weise äussern.

Ein sehr gespanntes Verhältnis haben fast alle von mir befragten Fahrenden zu den staatlichen Ordnungshütern. "Es ist eine verdammte Sauerei von der Schweizer Polizei, wie die uns behandeln", entrüstet sich T. Als Schikane wird beispielsweise das polizeiliche Prozedere bei der Anmeldung auf den Durchgangsplätzen empfunden:

V: "Wenn ein Fahrender beispielsweise nach Allmendingen geht hier in Bern - Thun, der geht unter Thun - dann muss ich dem Polizeiposten telefonieren und fragen, ob ich auf diesen Platz könne, ich sei ein Fahrender. Wenn ein Platz frei ist, heisst es: ‚Selbstverständlich, wann sind Sie etwa dort?‘ ‚Ja, ich tauche ungefähr um drei Uhr auf, von der Zeit her.‘ Ich fahre dort ein, das Allererste, was ich mache, bevor ich überhaupt mal meine Familie versorgen kann, mit Zelt und Zeug und Kochherd aufstellen, muss ich mich erst mal auf dem Polizeiposten anmelden gehen. Wer ich bin usw. Dann werden erst einmal meine Papiere überprüft, respektive, es funktioniert dann so: die Kantonspolizei fährt mit dem Streifenwagen um drei Uhr auf den Platz. (...) der Streifenwagen fährt ein, schreibt Autonummer, Wohnwagennummer, Personalien auf, dann über das Funkgerät, lassen das durch den Computer hindurch, und dann wird nachgeforscht, wer das ist."

¹⁷ Im Pressespiegel 1999 der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus steht zu lesen: „In seiner Sendung ‚Musig-Plausch‘ vom 23. August beleidigt Sepp Trütsch die jensische Vazer Bevölkerung aufs Gröbste. Einem lumpig bekleideten Mann zeigt er, wo er hingehöre, nämlich ins ‚Dörfli Vaz‘, danach singt dieser ein altes Lied, das bespuckt ist von Vorurteilen (Scharotl, 12.99)“. (Siehe dazu Fussnote 12).

T: "Also die Leute sehen alle, dass die Polizei hinfährt. Schon nur das Gefühl! Sie können nicht mit einem zivilen Wagen kommen, man muss es noch gerade zur Schau stellen. Und das erzeugt eine wahnsinnige Aggressivität, das ist ein unheimliches Gefühl."

V: "Überhaupt finde ich: das geht den Kanton nichts an, wer ich bin. Ich bin angemeldet."

V. erzählt mir weiter von Durchgangsplätzen, die eingezäunt und mit einer Durchgangssperre versehen sind. Auch komme es regelmässig vor, dass die Polizei Kontrollgänge auf den Plätzen mache. Verständlich, dass sich Fahrende unter solchen Bedingungen als vermeintlich Kriminelle fühlen müssen.

Die Polizei ist für viele Fahrende nach wie vor der "Freund und Helfer" der anderen, wie der folgende Interviewausschnitt illustriert. Dieses Gefühl ist besonders schwerwiegend, denn wohin soll man sich wenden, wenn die zuständige Beschwerdestelle gegen Diskriminierung diejenige ist, von der die Diskriminierung ausgeht?

K: "Zum Beispiel in Einsiedeln, wir hatten ja Wallfahrt vor drei Wochen (...) und dort sind sie morgens um drei Uhr mit einem grossen Töff über den Platz gefahren, wieder retour, mit einer Kuhglocke, morgens um drei. Und am Morgen, als wir aufgestanden sind, also als es hell geworden ist, haben wir gesehen, mitten auf dem Platz stand geschrieben: ‚Scheiss-Zigeuner‘. ... Also sollen wir uns denn unsere Gedanken da nicht machen? Und eine gewisse Angst kommt auch da auf. Wie sollen wir uns verteidigen, wenn einmal etwas ist? (...) Wenn wir uns verteidigen, sind wir in der ‚Kiste‘ und nicht die anderen. Weil wir uns gewehrt haben für unser Leben und unser Überleben. Die Pro-Juventute-Zeit, es ist noch nicht so lange her, dass die fertig ist. Das sind 25 Jahre."

I: "Ihr wisst auch nicht, wo ihr euch hinwenden könntet, wenn ihr solchen Diskriminierungen ausgesetzt seid?"

K: "Gar nicht. Gar nicht."

V: "Können wir uns auch gar nicht."

K: "Doch, doch, es gibt schon eine Stelle. Diese Stelle ist der Polizeiposten."

V: "Ja" [polemisch].

K: "Aber haben die offenen Ohren für uns?"

V: "Eben, das wollte ich ja sagen."

K: "Bringt es etwas? Das bringt schon gar nichts. Dann heisst es: ‚Das ist der Paragraph, habt ihr Beweise, habt ihr dieses, habt ihr jenes?‘ Also gehen wir lieber gar nicht. Es bringt schon gar nichts."

Er sei von der Polizei auch schon wie ein Krimineller behandelt worden, berichtet V., als er in Zürich einmal grundlos verhaftet worden sei: "Ich bin mir nirgends irgendwo schuldbewusst gewesen oder irgend etwas, was ich jetzt da gemacht habe. Ich habe mir dann nur eins gedacht - es war eben auch noch über Mittag: das ist wieder Aufenthaltsforschung, wieder nichts anderes." Nachdem er seine Personalien angeben

musste und fotografiert worden sei, habe er dann Angst bekommen und habe sich dann leider gewehrt, als man ihm Handschellen anlegen wollte. Auch nachdem er einen Tag im Gefängnis verbracht hat, habe ihm niemand den Grund seiner Verhaftung erklärt. Man habe ihm lediglich gesagt, es werde eine Gegenüberstellung geben. Im Polizeiwagen habe er dann aber über Funk gehört, dass sich die Gegenüberstellung bereits erledigt hätte, dass er aber mit dem Zug nach Solothurn gebracht werden sollte: "Im Bahnhof bin ich in (...) Handschellen gefesselt gewesen, mit Ketten je dran, wo hinten ein Polizist die Kette gehalten hat und auf der anderen Seite ein Polizist die Ketten gehalten hat, und vorne standen noch mal zwei, und ich mitten ... also es waren vier Polizisten, die mich Richtung Bahnhof geführt haben! Also, ich habe mich noch nie in meinem Leben so geschämt, vor den Leuten so durchzulaufen. Ich bin mir echt vorgekommen wie ein Massenmörder." In Solothurn angekommen, habe sich die Sache dann als Irrtum herausgestellt, worauf man ihn per Bahn, im normalen Wagen, wieder nach Zürich zurückfahren liess. Angst habe er damals gehabt: "Was mache ich, wenn die mir was anhängen wollen? Ich weiss nicht mal.. ich habe kein Alibi, ich habe nichts. ,Wo waren Sie dann, wann waren Sie dort?' Und wir, die wir überall umherfahren, wo waren wir damals? Das weiss ich doch nicht mehr."

Administrative Verfahren können problematische Auswirkungen haben, wenn jemand keine feste Wohnadresse vorweisen kann:

V: "Das Verrückte ist eben auch, (bei den Gesetzen?), es gibt auch Sachen, wo du automatisch blöd ins Gesetz hineinkommst. Weil man uns einfach dort irgendwie vergessen hat. (...) Ich hatte zum Beispiel das Problem: nur auf das Postfach angemeldet, da hat es auf einmal eine Ausschreibung gegeben wegen Aufenthaltsforschung. Wo ist denn dieser Mann? Obwohl man erklärt hat, dass ich im Wohnwagen lebe und fahrend bin und in der Schweiz herumreise. (...) Jetzt eben, wenn ich auf Postfach angemeldet bin, eben jetzt kommen die Probleme, jetzt bin ich vielleicht ausgeschrieben wegen Aufenthaltsforschung, dann kann ich also noch nichts aufstellen [auf dem Durchgangsplatz]. Dann kann ich nur eins: gradeaus, in den Schmier.. Polizeiwagen hineinsteigen und mit auf den Posten. Es wird zuerst abgeklärt, was für ein Vogel ich bin (...). Dann fangen die Probleme wieder an mit dieser Erklärung: ,Ich bin Postfach, ich bin in A. angemeldet.' ,Was haben Sie denn für eine Strasse?' Ich sage: ,Ich habe keine Strasse, ich bin ein Fahrender, ich lebe im Wohnwagen.' ,Das gibt es doch nicht, Sie müssen doch eine feste Adresse haben!' ,Meine feste Adresse, ich sage es jetzt noch mal ist: Postfach 15 in A. Und meine Papiere, also Heimatschein, sind deponiert in A.' (...) Jetzt, das Problem ist noch, in der Deponie kann man nicht nachsehen, in ihren Registern drin ist das nicht aufgeschrieben. (...) Wenn die Gemeinde offen ist, dann kann man anrufen auf das Einwohneramt und dann wissen die sofort: ,Jawohl, der Herr Soundso ist auf Deponie bei uns, ist bei uns angemeldet, ist in Ordnung.' Dann ist das gut, dann kann ich wieder gehen. Wenn ich aber erst abends eintreffe, wenn die Büros geschlossen sind, gibt es nochmals zusätzlich Probleme, dann können die mich über Nacht - sie haben das Recht dazu - deutsch gesagt in die ,Kiste' werfen, dann kann ich über Nacht in der ,Kiste'

schlafen. Und warten bis anderntags die Büros offen sind, damit sie nachforschen können, wer ich bin und weshalb ich ausgeschrieben bin."

Auch gewisse Computerprogramme sind nicht auf Fahrende ausgerichtet:

V: "Er [der Gemeindeangestellte] hat mir das noch so erklärt: wenn (...) eine Adresse von einer Person oder irgendetwas ausfindig gemacht werden muss, und die Strasse mit Nummer nicht drinsteht, dann stimmt das ganze Schema im Computer nicht mehr, dann kann er das nicht auslegen. Das gibt für sie zusätzliche Arbeit. Und deshalb sind die vom Einwohneramt einfach (darauf gerichtet?), es muss eine Strassennummer dastehen, weil man kann nicht schreiben: ‚Wohnwagen‘. Es muss eine Strassennummer drin sein, das gibt es nicht anders und basta."

Weil V. in A., wo er angemeldet war, nur eine Postfachadresse hatte, schickte die Gemeinde seine Papiere kurzerhand in seine Heimatgemeinde - ohne V. zu informieren. Als diesem der Papiertransfer bekannt wurde, meldete er sich bei der Gemeinde A., wo man ihm vorschlug, er solle sich in A. eine Wohnung nehmen, damit er seine Papiere hinterlegen könne. Weil ihm als Fahrender dieser Vorschlag aus verständlichen Gründen nicht zusagte, wandte sich V. Hilfe suchend an einen Fahrenden-Vertreter, der ihm ebenfalls riet, in A. eine Wohnung zu mieten.

Der Fahrende G. erzählte mir von seinem Bruder, der Autohandel betreibt. Dieser müsse sich aber zwangsläufig immer in der Illegalität bewegen, weil er über keine Garagennummer, d.h. Wechselnummer verfüge. Eine solche Nummer erhalte nämlich nur, wer während mindestens 6 Jahren fest in einer Autogarage gearbeitet habe. Für einen Fahrenden sei eine solche Voraussetzung aber kaum zu erfüllen.

In die Kategorie der stereotypen Vorstellungen gehört das folgende Beispiel: V. erzählt mir von seiner Frau, die sich in einer Coop Filiale als Aushilfe anstellen liess. Als aufgrund ihres Familiennamens bekannt wurde, dass sie eine Jenische ist, fühlte sich die Frau ausgegrenzt. "Und dann ist es herumgegangen in dem Coop drinnen dort, bei diesen Verkäufern usw.: ‚Passt auf, wir haben eine Zigeunerin hier. Kästen abschliessen usw., quasi, sonst wird dann gestohlen.‘ .. [Seine Frau fragt V.:], Was soll ich denn da jetzt machen V., soll ich dann da noch arbeiten gehen?' Dann sage ich zu ihr: ‚Nein unter diesen Umständen .. wenn dort mal etwas gestohlen wird .. vergiss das, sonst bist du es gewesen.‘ ... Freude verloren, zack, ist nicht mehr arbeiten gegangen."

Schwierig sei es manchmal auch, die hohen Fixkosten zu bezahlen, wenn die Hausiertätigkeit schlecht verlaufen sei. Und wenn den Fahrenden das Geld fehle, bekämen sie im Gegensatz zu den Sesshaften nirgends Kredit. R. erinnert sich an ein Beispiel, bei dem eine Familie dem Gläubiger die Raten für ihren Wohnwagen nicht bezahlen konnte: "Ich habe vor ein paar Jahren erlebt, eine Familie, in Oftringen auf dem Winterplatz. Wer kommt? (...) Kommt der T. [Gläubiger].. kommt der T., die konnten zwei Raten nicht bezahlen. Der T. hat denen den Wohnwagen unter dem ‚Füdle‘ weggezogen, ich war dort! Die ganze Familie ist dagestanden mit drei Kindern, und kleine Kinder. Ja, Himmelsternennochmal!"

Meine beiden Informanten erzählten mir von einem Fall, bei dem ein Arzt aus vermutlich ähnlichen Gründen erst kürzlich einem Fahrenden die medizinische Hilfe verweigert hatte.

Schliesslich möchte ich anfügen, dass mir verschiedene Fahrende geschildert haben, dass gewisse Gemeinden sich weigern, Kinder von Fahrenden in ihre Schulen aufzunehmen oder für deren Aufnahme ein Schulgeld verlangen. Weil sie ihre Kinder nirgends zur Schule schicken konnten und deswegen behördlich belangt wurden, hat eine mit V. verwandte Familie das Fahren aufgegeben.

V.: "Sie haben wegen der Kinder ein Theater [Schwierigkeiten mit den Behörden] bekommen. Was haben sie gemacht: Den Wohnwagen alles ‚rübis und stübis‘ verkauft. Sie sind in die Wohnung, sie mochten nicht mehr." Gemeinden, die in diesem Zusammenhang erwähnt wurden sind Felsberg/GR, Trimmis/GR, Horgen/ZH oder Birmensdorf/ZH sowie andere.

In meinen Gesprächen mit Fahrenden habe ich immer wieder deren Gefühle der Ohnmacht gegenüber "dem Gesetz" zu spüren bekommen. Nicht nur, weil sich Gesetze für Fahrende diskriminierend auswirken können, sondern vor allem deshalb, weil der Umgang mit Gesetzen Wissen erfordert, das für sie schwer erreichbar ist. Im Kontakt mit Behörden wäre aber ein solches Wissen erforderlich, will man sich nicht einfach dem obrigkeitlichen Diktat unterwerfen: "Ich glaube, wir sind mehr mit dem Gesetz in Konflikt durch unser Reisen und durch unser Zeug als die Sesshaften", meint V. "Das heisst wir brauchen es [das Wissen] viel mehr. Die [Behörden] machen ja auch (h) psychische Schulungen, um psychischen Druck irgendwie [auszuüben] .. sieht man bei der Polizei gerade am besten. Die Polizei, die kommen einfach mit einer psychischen Straffe [Straffheit?], von der sie das Gefühl haben, der Zigeuner habe immer Angst, wenn man nur so auftaucht, wenn man nur so spricht. (...) Wir müssen uns wehren können, das gehört zu unserem Lebensbedarf, dass wir sagen können: ‚Nein, Moment mal, wir haben doch auch das Recht, oder?'"

Im folgenden Unterkapitel werden vier wichtige Fahrende-Organisationen vorgestellt, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, die Fahrenden in rechtlichen aber auch anderen Belangen des täglichen Lebens ihre Unterstützung anzubieten.

3.4. Fahrende-Organisationen

3.4.1. Die Radgenossenschaft der Landstrasse

Nachdem 1972 die unmenschlichen und systematisch durchgeführten Praktiken der Pro Juventute einer breiten Öffentlichkeit bekannt geworden waren, begann sich unter den Jenischen Widerstand und ein politisches Bewusstsein zu formieren. Die Radgenossenschaft der Landstrasse ist eine der Organisationen, die auf diesem Fundament 1975 entstanden ist¹⁸. Seit 1985 wird sie vom Bund als Dachorganisation des Jenischen Volkes anerkannt und wird von ihm subventioniert. Sie ist ausserdem Mitglied der Romani

¹⁸ Weitere Organisationen sind der Jenische Schutzbund und die Pro Tzigania, die seit 1974 gegen das an den Fahrenden begangene Unrecht kämpfen.

Union, einer vom UNO-Wirtschafts- und Sozialrat anerkannten NGO. Das zentrale Anliegen der Radgenossenschaft ist es, den Jenischen sowie anderen Zigeuner-Stämmen unbürokratische Hilfe in Dingen des täglichen Lebens zu leisten und ihre Interessen politisch zu vertreten. Sie setzt sich bei den Kantonen für die Schaffung von neuen Stand- und Durchgangsplätzen ein, kämpfte für eine Lösung im zersplitterten Patentwesen, vermittelt bei Schulproblemen, prüft die Anträge von Fahrenden aus ganz Europa für Leistungen aus dem Holocaust-Fonds, vermittelt bei Problemen mit ausländischen Fahrenden und leistet Aufklärungsarbeit in der Öffentlichkeit.

Das Hauptanliegen der Radgenossenschaft bestand zu Beginn darin, Aufenthaltsmöglichkeiten zu schaffen; so wurde versucht, Standplätze zu mieten und sie unter den Mitgliedern zu verteilen. Daran hatten die Fahrenden ein vitales Interesse, und die Genossenschaft konnte zur Zeit ihrer Gründung viele von ihnen unter ihrem Dach vereinen. Schon 1983 kommt die Studienkommission des EJPD jedoch zum Schluss:

"Die Miete oder der Erwerb von Standplätzen stiess aber in verschiedenen Landesteilen auf wachsende finanzielle und rechtliche Schwierigkeiten, so dass ein grosser Teil der zuerst vertrauensvollen Jenischen gegenüber der Genossenschaft gleichgültig wurden und weiterhin versuchten, die Lage ihrer Familien im Alleingang zu verbessern. Die Grosszahl der Mitglieder der Radgenossenschaft sind heute Sesshafte, die sich einfach für die Lage und die Kultur der Jenischen interessieren" (1983:11).

Die Organisation hat heute eine schwache Basis. Bei meinen Interviews mit Fahrenden konnte ich keine einzige Person ausfindig machen, die auf die Radgenossenschaft gut zu sprechen gewesen wäre. Obwohl die Organisation durchaus Erfolge verbuchen darf, sind die Leute enttäuscht, sie werfen der Genossenschaft Vetternwirtschaft und hinter vorgehaltener Hand gar Betrug vor. Einige Male wurde mir gesagt, die Radgenossenschaft kenne die Probleme der Fahrenden gar nicht. Es mag sein, dass die Genossenschaft auch als Blitzableiter dafür herhalten muss, dass sich seit ihrer Gründung die Lebensbedingungen der Fahrenden nicht wesentlich verbessert haben - das erstaunt nicht, wenn man bedenkt, dass sie lange quasi als einzige Organisation mit relativ geringen finanziellen Mitteln gegenüber Gemeinden, Kantonen und Bund die Interessen der Fahrenden vertreten sollte. Im Bericht der Kommission wird aber auch festgestellt, dass dauerhafte Organisationen durch die Gegensätze zwischen Sippen und Stämmen verhindert werden:

"Ihre in der Vergangenheit bewährte Art des Überlebens ist die Pflege des Zusammenhangs in der eigenen Familie. Eine Zusammenarbeit der verschiedenen Sippen scheint nur für einen umschreibbaren, also begrenzten, sehr praktischen, befristeten Zweck möglich - also z.B. zur Übernahme eines Standplatzes" (1983: 12).

Diese Feststellung entspricht einer Antwort von Robert Huber auf die Frage, wie sich die Radgenossenschaft in den Augen der Jenischen etabliert hat:

"Ich würde sagen, sie wird als ein nützliches Instrument wahrgenommen, man macht jedoch als Einzelner wenig für die Radgenossenschaft. Es gibt nicht etwa eine Art Vereinsidentität, aber man ruft nach uns, wenn man uns braucht" (Doris Angst Yilmaz im Gespräch mit Robert Huber. In: Tangram Nr. 3, September 1997: 12).

Auf dem Boden der Enttäuschung wächst das private Engagement, sich um die Belange der Fahrenden zu kümmern. So wurde im Februar dieses Jahres der Verein "Schinagel"

(Arbeit) gegründet. Der Verein hat zum Ziel, zur Förderung der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Interessen des fahrenden Volkes beizutragen. Er will sich darauf ausrichten, nicht nur kurzfristige Hilfe zu leisten, sondern langfristige Ideen und Visionen zu entwickeln (Ernst Spichiger 2001: Schinagel. Arbeit für Kinder der Landstrasse. <<http://www.fahrende.ch>>. Februar 2001).

3.4.2. Das Zigeuner-Kultur-Zentrum

Eine weitere Organisation neben der Radgenossenschaft ist das 1984 gegründete fahrende Zigeuner-Kultur-Zentrum, ebenfalls eine Genossenschaft. Die Idee der Schaffung eines solchen Zentrums geht auf die Empfehlungen einer vom Berner Regierungsrat 1977 eingesetzten Kommission zurück, und wird auch von der Kommission des EJPD in ihrem Bericht im Rahmen der Kulturförderung wieder aufgenommen. Die Kommission stellt dort fest:

"Obwohl der Wunsch eines Kulturzentrums von Fahrenden an Hearings selber ausgesprochen wurde, geht es den echten Nomaden in erster Linie um praktische Erleichterungen ihres Lebens. Der Traum von einer Zentralstelle zum Sammeln und Pflegen der ‚Fahrenden Kultur‘ ist vor allem ein Anliegen von sesshaften Schweizern, die jenische Vorfahren haben und eine Rechtfertigung der Kultur ihrer Ahnen wünschen" (Studienkommission 1983: 45).

Das Kulturzentrum versucht, beiden Anliegen gerecht zu werden: Laut Statuten hat die Genossenschaft unter anderem den Zweck, den Angehörigen des fahrenden Volkes in jeder Hinsicht zu helfen, die Kultur des fahrenden Volkes zu erhalten und zu fördern sowie diese Kultur den Sesshaften näher zu bringen.

Meine persönlichen Erfahrungen haben gezeigt, dass sich das Kultur-Zentrum damit eine sehr schwierige Aufgabe gestellt hat. Einerseits bestätigte sich in meinen Interviews die von der Kommission erwähnte Skepsis der "echten Nomaden" gegenüber dem Zentrum als einer Art kultureller Konservierungsstätte: Wiederholt bekam ich zu hören, man wolle vorwärts und nicht rückwärts blicken, mit einer nostalgischen Fotoausstellung und folkloristischen Darbietungen sei den Fahrenden nicht gedient. Auf der anderen Seite musste ich während eines Besuchs des Kultur-Zentrums Ende August des vergangenen Jahres feststellen, dass es für das Zentrum offensichtlich schwierig ist, für die Kultur der Fahrenden ein öffentliches Interesse zu gewinnen. Für das angekündigte Podiumsgespräch zum Thema "Jenische Gegenwart. Kein Platz für die jenische Minderheit" mit den führenden Köpfen der Radgenossenschaft und der Zigeunermission fanden sich im grossräumigen Festzelt des Kultur-Zentrums auf dem Escher-Wyss Platz mitten in Zürich keine zehn Zuhörerinnen ein.

Ein telefonisches Gespräch mit der grünen Zürcher Gemeinderätin Katharina Prelicz Huber, die die Pressekonferenz des Zentrums bei dessen Ankunft in Zürich moderiert hatte, bestätigte meinen Eindruck. Angesprochen auf das geringe öffentliche Interesse am erwähnten Podiumsgespräch, antwortete Frau Prelicz Huber, dass solche Gespräche die Leute heutzutage nicht mehr von ihrem Fernseher wegzulocken vermöchten. Allerdings

gebe es andere Veranstaltungen, die auf mehr Interesse stossen würden, so würden zum Beispiel auch Schulklassen durch das Zentrum geführt.

Unübersehbar bei meinem Besuch im Zigeuner-Kultur-Zentrum war die Kluft zwischen seiner Form und den präsentierten Inhalten, die gleichzeitig auch die unterschiedlichen Erwartungen von sesshaften und fahrenden Jenischen an das Zentrum symbolisieren mag: Zwar war das Zentrum mit einem beeindruckenden modernen Fahrzeugpark ausgerüstet, mit Ausnahme der musikalischen Darbietungen wurde aber inhaltlich vorwiegend auf die guten alten Zeiten zurückgeblickt: der Korbwarenstand, der Flohmarkt, die Fotoausstellung, die zwei Pferde und die Wahrsagerin hinterliessen für mich und andere Besucherinnen mehr Fragen als Antworten über das heutige Leben der Zigeuner. Obwohl diese Kluft auch ausserhalb des Zentrums durchaus real existiert und gewissermassen ein Sinnbild für die ökonomische Krise vieler Fahrender darstellt, werden diese sichtbaren Widersprüche und die daraus entstehenden schwierigen Lebensbedingungen nicht thematisiert. Die Präsentationen schienen mir gerade jenes clichiierte Bild vom lustigen Zigeunerleben zu reproduzieren, dem viele Fahrende entgegenwirken möchten. Das Podiumsgespräch hätte einen guten Anlass bieten können, den Zuhörerinnen und Zuhörern auch eine andere Seite des Fahrenden-Lebens aufzuzeigen und zwischen den heutigen Herausforderungen und dem nostalgischen Rückblick eine Brücke zu schlagen. Wie erwähnt vermochte der Anlass jedoch kein breites Publikum anzusprechen; diejenigen, die gekommen waren, wurden enttäuscht: das Podiumsgespräch wurde ohne Angabe von Gründen abgesagt.

Zwar vermochte mein einmaliger Besuch nur einen kleinen Einblick in das Zentrum zu gewähren. Das Spannungsfeld, in dem sich dieses aufgrund der unterschiedlichen Erwartungen von sesshaften und fahrenden Jenischen sowie Aussenstehenden zu bewegen hat, schien mir jedoch deutlich zum Ausdruck gekommen zu sein.

3.4.3. Die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende"

Die Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Nationalrates reichte 1991 eine parlamentarische Initiative für die Schaffung einer Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" ein. Die Initiative basierte auf der Erkenntnis, dass die in ihren finanziellen und rechtlichen Möglichkeiten beschränkte Radgenossenschaft insbesondere auf der Verhandlungsebene der Unterstützung bedarf. Die Stiftung sollte eine Plattform werden, auf der Vertreter des Bundes, der Kantone und Gemeinden gemeinsam mit Fahrenden-Vertretern nach Lösungen zu den Problemen suchen, die die Studienkommission des EJPD in ihrem Bericht von 1983 aufgezeigt hatte; namentlich setzt sich die Stiftung ein für die Schaffung von neuen Stand- und Durchgangsplätzen, für eine erleichterte Berufsausübung, für eine Optimierung der Schulbildung und für die Verbesserung des Verständnisses gegenüber der fahrenden Lebensweise. Die Stiftung stellt also nicht in erster Linie eine Interessenvertretung der Fahrenden dar, sondern eine Kommunikations- und Koordinationsstelle. Die Zusammensetzung des Stiftungsrates, die von den Fahrenden bemängelt worden war, besteht dementsprechend aus 5 Fahrenden-Vertretern sowie aus je

zwei Vertretern von Bund, Kantonen und Gemeinden. Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft über einen Rahmenkredit an die Stiftung an das Parlament denn auch:

"Zwischen den Aufgaben der Radgenossenschaft und denjenigen der Stiftung ist klar zu unterscheiden: Die Radgenossenschaft leistet Direkt- und Soforthilfe für die Fahrenden bei deren Alltagsproblemen. Die Stiftung hingegen soll eine minimale Infrastruktur zur Verfügung stellen, die mithilft, zwischen den Fahrenden und den Behörden zu vermitteln" (Amtliches Bulletin. Botschaft über einen Rahmenkredit an die Stiftung "Zukunft für Schweizer Fahrende" für die Jahre 2002-2006 vom 14.2.2001: 1586).

Der Stiftung wurde vom Bund ein Stiftungskapital zur Verfügung gestellt und ein Rahmenkredit als Betriebsbeitrag zugesprochen. 1997 konnte sie ihre Arbeit aufnehmen. Unter anderem hat sie seither ein Gutachten in Auftrag gegeben, das den Bestand und den Bedarf an Stand- und Durchgangsplätzen erhebt. Diese Erhebung dient der Stiftung und den Fahrenden-Organisationen als Grundlage, mit der sie ihre Bedürfnisse begründen können (die Resultate des Gutachtens siehe unter 3.1.4.).

3.4.4. Die Stiftung Naschet Jenische

Als eine weitere Organisation, die in meinen Gesprächen mit Fahrenden immer wieder erwähnt wurde, möchte ich die Stiftung Naschet Jenische (der Name bedeutet: Steht auf, Jenische) aufführen. Sie existiert seit 1992, wird von der Pro Juventute finanziert und unterhält zwei Anlaufstellen, die von zwei Fachpersonen betreut werden. Die Tätigkeit der Stiftung bildet schwerpunktmässig "die Betreuung der Opfer des Werkes "Kinder der Landstrasse" und die Unterstützung der Betroffenen bei der Akteneinsicht, Familienzusammenführungen und anderen Problemen" (Informationsblatt der Stiftung Naschet Jenische).

Einer meiner Informanten hat mir in einem Gespräch anvertraut, dass er ohne die Hilfe der Stiftung nach der Akteneinsicht an seinem Schicksal zerbrochen wäre. So mag es vielen ergehen oder ergangen sein. Die Stiftung kann deshalb einen wichtigen Beitrag dazu leisten, den Betroffenen in ihrem beschwerlichen Alltag eine Orientierungshilfe anzubieten.

Im letzten Unterkapitel zum Thema "Fahrende in einer sesshaften Umwelt" möchte ich auf die jenische Sprache eingehen.

3.5. Die jenische Sprache

3.5.1. Herkunft

Zusammen mit anderen Symbolen bildet die jenische Sprache eine wichtige Demarkationslinie zwischen dem Innen und Aussen der Fahrenden-Kultur. Als historisch gewachsene Sondersprache verrät sie viel über die Herkunft der Fahrenden und deren Verhältnis zur sesshaften Umwelt.

Im Unterschied zu dem von den Sinti und Roma gesprochenen Romanes, das eine eigenständige Sprache ist und als Muttersprache alltäglich praktiziert wird, ist das Jenische

eine Sondersprache¹⁹, die in Grammatik, Syntax und Phonetik der jeweiligen Erstsprache des Sprechenden eingebaut wird. Das Vokabular der Sprache umfasst rund 1000 Stichwörter, die sich vorwiegend auf familiäre und berufliche Themen konzentrieren und ausschliesslich mündlich tradiert werden. Der Historiker Hansjörg Roth hat in seinem erst kürzlich erschienenen Jenischen Wörterbuch den jenischen Wortschatz erstmals umfassend präsentiert und kommentiert. Daraus habe ich nachfolgend einige Satz- und Wortbeispiele ausgewählt, um eine ungefähre Vorstellung dieser Sprache wiederzugeben:

Teel mr e kwante Bruunhans mit Guriss (gib' mir einen guten schwarzen Kaffee mit Schnaps; Roth 2001: 210)

Em Ruech de Gruenet abfätze (dem Bauern das Gras abhauen; ebd.: 195)

De Freier hät e grandige Bumser (der Kerl hat eine höllische Angst; ebd.: 213)

D Galyyne hät kwanti Wyyssbire gläit (das Huhn hat schöne Eier gelegt; S. 264)

Mir holched mit em Gummirutsch (Wir fahren mit dem Auto; ebd.: 275)

Knittel-byysser (Klarinettenspieler; ebd.: 224)

Chnölle (Kartoffel; ebd.: 225)

Kooldampf (Hunger; ebd.: 227)

Chole (Geld; ebd.: 228)

Chüübis-strubi (Bart; ebd.: 232)

Schmoore (trinken, saufen; ebd.: 335)

Schmuuse (reden, sagen, sprechen; ebd.: 336)

Malat (krank; ebd.: 299)

holche (gehen, kommen; ebd.: 281)

Jaari (Wald; ebd.: 287)

Mumle (Licht; ebd.: 307)

Schnupferlig (Taschentuch; ebd.: 339)

Hodesuurhansech (Kartoffelsalat; ebd.: 376)

Pareschuuri, Brisol (Schirm; ebd.: 380)

Oberkümftigrottet (Flugzeug; ebd.: 166)

Unterkümftigfludirottel (Unterseeboot; ebd.: 166)

¹⁹ Andere Beispiele für Sondersprachen bzw. Soziolekte sind Berufs- oder Fachsprachen, Soldatensprachen, Jugendsprachen, Berner Mattenenglisch oder die Basler Hösch-Sprache. Ihnen gemeinsam ist, dass sie von der Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe bestimmt sind und von Aussenstehenden kaum oder gar nicht verstanden werden.

Beim Lesen dieser ausgewählten Beispiele wird sofort klar, dass die Sprache einen ironischen Charakter aufweist. Dieser Umstand erklärt sich daraus, dass das Jenische sich in einem fließenden Übergang aus dem Rotwelschen, einer "alten deutschen Gaunersprache" entwickelt hat, deren Entstehung gemäss Roth (2001.: 75) auf einer gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Marginalisierung bestimmter mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Gruppen basiert und als identitätsstiftendes und Schutz bietendes Kommunikationsmittel Anwendung fand. "Auch das Jenische ist ursprünglich als Geheimsprache zwielichtiger Kreise belegt"²⁰ (ebd.: 86). Es ist jedoch deutlich feststellbar,

"dass die Sprechergruppen des Jenischen spätestens seit den letzten hundert Jahren, wenn nicht schon früher, mit der in den Quellen suspekt und oft deviant beschriebenen Lebensweise der ehemaligen Rotwelschsprecher in der Regel nichts mehr zu tun hatten. Aus diesem Grund macht es Sinn, ihre Sprachform (...) nicht mehr als Rotwelsch, sondern als etwas Eigenes, eben als Jenisch zu bezeichnen" (ebd.: 87).

Aus den Satz- und Wortbeispielen ist weiter ersichtlich, dass das Jenische auch Elemente aus dem Romanes (z.B. Mumle von momelí 'Kerze'), dem Französisch (malat von malade 'krank'), dem Italienischen (Galyne von gallina 'Huhn') und dem Jiddischen (holche von hálchenen 'gehen') enthält. Allerdings ist die etymologische Bestimmung bei der Mehrheit der Wörter nicht eindeutig, manchmal werden mehrere mögliche Zuweisungen als wahrscheinlich erachtet, oft gibt es auch nur Vermutungen über die Herkunft. Neben alten Lehnwörtern, die vor allem über das Rotwelsche Eingang ins Jenische gefunden haben, gibt es aber auch viele Wortneuschöpfungen, die durch die Zusammensetzung bekannter Wortelemente neue Bedeutungen erhalten. Roth (ebd.: 166) nennt dazu als Beispiele unter anderen "Oberkümftigrottel" (oberkümftig: oben; rottel: Fahrzeug), oder "Unterkümftigfludirottel" (unterkümftig: unten; fludi: Fluss).

Schliesslich bleibt zu bemerken, dass einige jenische Wörter Eingang in die Schweizer Mundart gefunden haben: Chole, Kooldampf oder Schmier sind beispielsweise Ausdrücke, die man im heutigen Alltag ab und zu antrifft.

3.5.2. Funktion, Gebrauch und Verbreitung

Wie bereits angetönt, gründet die Entwicklung des Jenischen auf einem Identitätsbewusstsein einer sozialen Gruppe, der die Sprache als Mittel zur Abgrenzung von der tendenziell assimilatorischen Mehrheitsgesellschaft, bzw. als Zeichen der Zugehörigkeit zur eigenen Gruppe diene. Diese Funktion hat das Jenische bis heute beibehalten. Die Sprache gilt als Ausdruck des Jenisch-Seins und stellt damit ein wichtiges kulturelles Merkmal dar, obwohl - darauf komme ich weiter unten zu sprechen - diesbezüglich zwischen Wunsch und Wirklichkeit eine Diskrepanz besteht. Neben dem identitätsstiftenden Moment des Jenischen ist aber auch seine Schutzfunktion zu erwähnen,

²⁰ Der Ausdruck „jenisch“ wird erstmals 1714 erwähnt im Büchlein „Neu eröffnetes Wein-Wirths- Haus oder curiöser Gast-Hof, worin enthalten, wie ein Traiteur, Wein-Wirth oder Gast-Geber beschaffen seyn solle usw.“. Er bezieht sich darin noch nicht auf eine bestimmte Bevölkerungsgruppe und auch nicht auf eine fahrende Lebensweise. Vielmehr bezeichnet der Begriff eine Geheimsprache unter Kellner mit dubiosem Berufsethos (vergl. Roth 2001: 83).

die insbesondere in den Zeiten der Verfolgung, aber auch heute noch eine zentrale Bedeutung inne hat:

G: "Die jenische Sprache benutzen wir, benutzen wir vielfach, sagen wir jetzt, wenn wir jetzt nicht wollen, dass du etwas verstehst. Dann reden wir jenisch."

[...]

V: "Aber das kommt auch noch von der Angst her."

G: "Ja."

FG: "Ja."

V: "Von der Verfolgung. Und die ist heute noch bis zum Jüngsten weitergegeben worden von den Eltern. Und deshalb wollen wir das auch bewahren, dass unsere Sprache [nicht] an die Öffentlichkeit geht. Weil wir sagen heute noch: Man weiss nie. Unsere Sprache soll noch geheim bleiben, das soll auch in Zukunft so sein. Und man sieht es ja heute noch, wenn man in die Behörden geht und Zeug und Sachen: Wir sind heute noch Verfolgte. Wir werden noch heute hingestellt wie ein Stück Dreck.

G: ["Ja."

V: "..und man muss sich sagen: Was erlaubt sich der Herr eigentlich, sich mir als Mensch gegenüber so zu verhalten? Da sind wir also heute noch froh, dass wir unsere Sprache haben."

I: "Zeigt ihr das gegen aussen, dass ihr eine andere Sprache spricht, oder wollt ihr das lieber nicht zeigen?"

R: "Doch, doch, das zeigen wir schon."

T: "Wir zeigen es schon, dass wir eine andere Sprache sprechen."

FG: "Wir sprechen viel vor den Bauern unsere Sprache. Aber wenn sie fragen: Was ist das? oder: Was heisst das?, Was hast du jetzt gesagt?.."

G: ["Was hast du jetzt gesagt?"

FG: ["..dann sagen wir nichts."

G: ["Dann sagen wir klipp und klar: ‚Los‘, wir diskutieren etwas unter uns und es geht niemanden etwas an."

FG: ["Ja, das die nichts angeht."

G: "Wenn wir, als Beispiel, in einem Restaurant drin sitzen, und wir diskutieren vielleicht etwas, das nicht für jedes Ohr bestimmt ist, wie das ja viele andere auch haben, oder der Italiener spricht dann auch auf seine Art, wenn sie wollen, dass der Schweizer nichts versteht, der Jugoslave dasselbe, der Türke dasselbe, dann sprechen sie einfach in ihrer Muttersprache, und so reden wir einfach unsere Sprache. ... Wobei der Unterschied ist: Fremdsprachen kann man lernen und die jenische Sprache kann man nicht lernen."

Aufgrund dieser Bedeutung sind sich meine jenischen Gesprächspersonen darüber einig, dass es einem Verrat an den Jenischen gleichkäme, die Sprache schriftlich zu fixieren und sie Nicht-Jenischen zugänglich zu machen (dass dies mit dem Jenischen Wörterbuch bereits geschehen war, war ihnen zur Zeit des Interviews offensichtlich nicht bekannt).

Längst nicht mehr alle Fahrenden beherrschen das Jenische in einer Form, die es ihnen ermöglichen würde, sich im Alltag damit auszudrücken. Das Jenische sei vom Aussterben bedroht, meinte einer meiner Informanten. Bei vielen jungen Fahrenden beschränke sich die Kenntnis der Sprache auf gewisse Schlüsselsätze oder -wörter, die im Kontakt mit Behörden oder beim Handel verwendet würden. Auch fluchen höre man ab und zu jemanden auf jenisch. Wirkliche Gespräche untereinander seien jedoch eine Seltenheit, man könne dabei nie sicher sein, ob das Gegenüber das Gesagte verstehe.

Die Jungen wachsen nicht mehr mit der Sprache auf, weil ihnen oftmals Sprachkundige fehlen, die das Jenische weitertradiieren. Man kommt nicht umhin, den Verantwortlichen der Aktion "Kinder der Landstrasse" auch einen betrüblichen Beitrag zum Verschwinden der jenischen Sprache anzulasten. Zwar stellt ein Basler Polizeichef schon 1864 in einem Bericht befriedigt fest, dass das Jenische im Zuge der Verfolgung fast verschwunden sei (vgl. Huonker 1990: 61f.); die Tatsache, dass die sogenannten Altjenischen, d.h. die Generation der 70jährigen und älteren, die Sprache noch beherrschten und zumindest früher auch gebrauchten, verdeutlicht jedoch, dass das Jenische diese Periode der Verfolgung weit überlebt hatte. Man sei auch heute noch stolz auf die eigene Sprache, meint ein Informant. Es sei wichtig zu versuchen, die Sprache durch Schulung wiederzubeleben. Denn ein Volk brauche eine eigene Sprache, sonst sei es kein Volk.

Ob es nun die Sprache oder andere kulturelle Merkmale der Fahrenden wie beispielsweise die starken familiären Bindungen oder die Musik (insbesondere Schwyzerörgeli) betrifft: Bei meinen Besuchen ist mir klar geworden, dass die Kultur der Fahrenden bedroht ist; durch den ständigen Existenzkampf und die Suche nach Aufenthaltsmöglichkeiten sind die kulturellen Bedürfnisse dieser Menschen in den Hintergrund getreten. Vielen bleibt wenig Zeit und Energie übrig, Traditionen und kulturelle Werte zu pflegen und sie dadurch den Jungen weiter zu vermitteln. Gleichzeitig ist die fahrende Kultur durch den gesellschaftlichen Modernisierungsprozess und den sich verändernden Bedürfnissen auch einem inneren Wandel ausgesetzt. Von der älteren Generation bedauert, ist dieser Wandel doch auch Ausdruck davon, dass es sich um eine lebendige Kultur handelt.

4. Die Fahrenden und die Schule

4.1. Die Ausgangslage

4.1.1. Der Schulbesuch der Fahrenden in der Schweiz

Die Praxis im Umgang mit Kindern von Fahrenden in der Schweiz zeichnet sich dadurch aus, dass es keine geordnete Form der Organisation gibt. Meines Wissens bestehen weder auf Bundes- noch auf Kantonsebene Gesetze, Programme, Regelungen oder Einrichtungen für die schulische Betreuung von Fahrenden. Zwischen betroffenen Kantonen, bzw. Gemeinden und Fahrenden herrscht eine Art stillschweigendes Übereinkommen, dass die Kinder von Frühling bis Herbst von ihrer Schulpflicht entbunden werden, um mit den Eltern auf die Reise gehen zu können. Diese Zeitspanne ist individuell verschieden, kann aber ein halbes Jahr oder mehr umfassen. Während der Reise bearbeiten die Kinder dann Aufgaben, die ihnen entweder vor dem Verlassen der Schule mitgegeben werden, oder die sie von ihrer Lehrkraft regelmässig zugeschickt bekommen. Die erledigten Aufgaben werden zurückgeschickt. Es gibt auch Kinder, die während der Reise keine Aufgaben bearbeiten, bzw. keine mitbekommen. Ungefähr nach den Herbstferien, wenn sich die Familie auf dem Winterstandplatz eingefunden hat, nehmen die Kinder wieder am regulären Unterricht der zuständigen Schulgemeinde teil. Im Rahmen dieses obligatorischen Unterrichts gelten für sie die gleichen Rechte und Pflichten wie für die Sesshaften und sie stehen ebenfalls unter Aufsicht der Schulkommissionen/Schulpflege.

Noch in den 80er Jahren war es offenbar üblich, dass die Kinder während der Reise am jeweiligen Aufenthaltsort die Schule besuchten, wie Zürcher-Berther zu entnehmen ist. Dadurch begegneten sie stets neuen Schulstuben, Kameraden, Lehrkräften und Lehrbüchern (vgl. 1988: 48). Die Belastung für ein Kind war durch diese Form der Organisation enorm.

Neben der halbjährigen Abwesenheit von der Schule unterscheiden sich fahrende Kinder von ihren sesshaften Altersgenossen auch dadurch, dass sie oft keinen Kindergarten besuchen und damit völlig unvorbereitet in die Schule eintreten. Der radikale Bruch zwischen dem Leben in der Familie und demjenigen in der Schule erschwert die Startbedingungen und kann schnell zu den ersten Schulschwierigkeiten führen. Als Folge davon kommt es vor, dass solche Kinder in Spezialklassen für Lernbehinderte versetzt werden, obwohl sie normalbegabt sind. Ein weiterer Unterschied zu den sesshaften Kindern besteht darin, dass Fahrende tendenziell später eingeschult werden und die Schule häufig nach der 8. Klasse oder früher beenden.

Max Sutter, Vorsteher der Abteilung Volksschule bei der Erziehungsdirektion Bern und ehemals zuständiger Schulinspektor für die von Fahrenden besuchte Schulgemeinde Oberbottigen erklärt auf Anfrage, dass man in Bern nicht von einer kantonalen Praxis sprechen könne, sondern vielmehr von einer städtischen, die ausschliesslich die Schulgemeinde Oberbottigen betreffe. Anlässlich der Eröffnung des Standplatzes Buech,

westlich von Bern gelegen, sei 1998 in Zusammenarbeit mit der Schule Oberbottigen ein Protokoll erstellt worden. Weitere Schulen im Kanton, die von Fahrenden besucht würden, seien ihm keine bekannt. Auch in anderen Kantonen sind solche Einzelfall-Regelungen üblich; oft stehen sie im Zusammenhang mit der Schaffung bzw. Abschaffung von Plätzen.

Bei der Radgenossenschaft der Landstrasse informierte man mich, dass sich diese Praxis so eingespielt habe. Zwar gebe es immer wieder Gemeinden oder Kantone, mit denen man über einen Schuldispens verhandeln müsse, weil ihnen die Erfahrungen mit Fahrenden fehle. Wenn man dann den zuständigen Behörden erkläre, aus welchen Gründen die Kinder aus der Schule genommen würden, sei aber bis jetzt noch immer eine Einigung zustande gekommen.

Mit diesem Gewohnheitsrecht, für das sich die Radgenossenschaft jahrelang eingesetzt habe, gebe man sich zufrieden, teilt mir die Sekretärin, Frau Lötscher, mit. Man habe damit gute Erfahrungen gemacht; die schulische Integration sei für die Kinder gewährleistet und deshalb kein Thema bei der Genossenschaft.

Diese Haltung erstaunt in zweierlei Hinsicht: Einmal, wenn man bedenkt, welche zusätzlichen Aufgaben von fahrenden Kindern und ihren Eltern im Vergleich zu den Sesshaften bewältigt werden müssen, damit die Schule einigermaßen erfolgreich absolviert werden kann. Zweitens ist es kaum vorstellbar, dass Schulen Kinder, die bis zu einem halben Jahr abwesend sind, im Herbst in stofflicher aber auch in sozialer Hinsicht problemlos in die Klasse integrieren können.

Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass sich das Arrangement zwischen Kantonen, bzw. Gemeinden und Fahrenden, das auf den ersten Blick für beide Seiten eine gute (und auch durchaus bequeme) Lösung zu sein scheint, nachteilig auswirken kann. Die Lösung wird auf dem Buckel des einzelnen Kindes sowie den betroffenen Schulen und Lehrkräften praktiziert. Zwar kann es für ein Kind in vielerlei Hinsicht sehr positiv sein, dass es seine Eltern auf ihrer Fahrt begleiten kann; durch die lange schulische Abwesenheit und die dadurch erzwungenermaßen geringere Schulbildung besteht aber zu seinen sesshaften Altersgenossen eine Chancenungleichheit, die es in seinen Wahlmöglichkeiten einer freien Zukunftsgestaltung einschränkt²¹. Anders ausgedrückt hat ein fahrendes Kind aufgrund

²¹ In diesem Zusammenhang interessant ist eine hängige Beschwerde beim Bundesgericht gegen den im September 2001 geänderten Artikel 28 des Bernischen Volksschulgesetzes, wonach Schülerinnen und Schüler, „welche durch ihr Verhalten den ordentlichen Schulbetrieb erheblich beeinträchtigen“ für bis zu zwölf Wochen vom Unterricht ausgeschlossen werden können. Während dieser Zeit sollen die Eltern für eine „angemessene Beschäftigung“ ihrer Kinder sorgen. Im Rahmen einer abstrakten Normenkontrolle verlangen die Beschwerdeführenden die Überprüfung der Verfassungsmässigkeit des Artikels, der in ihren Augen den Kerngehalt des Rechts auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht verletzt. Die Beschwerdeführenden argumentieren unter anderem damit, dass die Dauer des Ausschlusses zu lang sei, wodurch die Schülerin oder der Schüler die Tagesstruktur verliere, die Reintegration erschwert oder verunmöglicht werde und eine ausreichende Schulbildung nicht mehr gewährleistet sei. Eine der Forderungen an den Kanton lautet deshalb, während der Zeit des Ausschlusses für einen staatlichen Unterrichtersatz zu sorgen (vgl. „Bund“ vom 22.1.02: 19). Zwar bezieht sich die Begründung dieser Forderung auf Schülerinnen und Schüler, die den Unterricht stören und nicht auf Fahrende, die der Schule aus kulturellen Gründen während einer oftmals noch längeren Zeit fern bleiben. Der Vergleich ist aber insofern zulässig, als die Tatsache der Absenz ähnliche Konsequenzen in Bezug auf die fehlende strukturierende Funktion der Schule und die verpassten Lerninhalte hat.

seiner kulturellen Zugehörigkeit gegenüber dem sesshaften Kind zwar einen gewissen rechtlich informellen Freiraum, als Individuum muss es aber dafür unter Umständen einen hohen Preis bezahlen. Zu Lasten betroffener Schulen und Lehrkräfte geht die praktizierte Lösung, weil sie im Schulalltag Probleme mit sich bringt, mit denen sich die Lehrerinnen und Lehrer - meist ohne behördliche Unterstützung im Sinne einer kompetenten Anlaufstelle - auseinandersetzen müssen.

4.1.2. Die Schule als Herausforderung für die Fahrenden

Durch die allgemeine Schulpflicht sehen sich Fahrende mit Kindern mit einer Institution konfrontiert, deren Struktur und Bildungsinhalte auf die Bedürfnisse und Zielsetzungen einer sesshaften Gesellschaft ausgerichtet sind. Dies erfordert von den Fahrenden gewisse Zugeständnisse und Einschränkungen. Zum einen führte dies vor allem in der Vergangenheit aber auch heute noch dazu, dass ein Teil der Eltern der Schulpflicht ihrer Kinder wenig oder gar keine Bedeutung beimessen, mit dem Resultat, dass es unter den Fahrenden eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Analphabeten und Personen mit ungenügender Schulbildung auch jüngeren Alters gibt²². Zum andern stellt die Schule für Fahrende, die ihren Kindern eine gute Bildung und eine erträgliche soziale Belastung ermöglichen wollen, eine grosse Herausforderung dar. Insbesondere auf der Reise, während der die Eltern für die Schulbildung ihrer Kinder zuständig sind, stellt sich die Frage nach den nötigen Ressourcen der Eltern wie beispielsweise eine genügende Schulbildung, Motivation, Zeit oder Organisationsgeschick. Selbst wenn die Eltern darüber verfügen, sollen und können sie sicherlich den regulären Unterricht nicht ersetzen, der 24 - 30 Wochenlektionen umfasst und von pädagogisch und didaktisch ausgebildeten Lehrkräften erteilt wird, denen eine breite Palette von Unterrichtsmaterialien und eine schulische Infrastruktur zur Verfügung steht.

Katharina Banz vom Kinder- und Familienhilfswerk Uri stellt fest, dass 40% (d.h. konkret 83) der fahrenden Familien, die bei ihr im Jahr 2000 Rat suchten, mit Schulproblemen belastet sind. Als typische Schwierigkeiten nennt sie Schulgeld, Termine und Interesselosigkeit seitens der Kinder oder der Eltern. Zieht man schulentlassene Jugendliche mit in die Betrachtung ein, die aufgrund ihrer schulischen Leistungen oder aufgrund ihrer zigeunerischen Herkunft keine Berufsausbildung machen können oder wollen, dürfte die Problematik noch weit grösser sein. Da die ständig wachsenden Anforderungen und die Veränderungen in der Berufs- und Geschäftswelt auch vor den Fahrenden keinen Halt machen, stellen Schule und Bildung Themen dar, die für deren soziales und ökonomisches Fortkommen zentral sind. Wie weit dies auch für das kulturelle Überleben zutrifft, wird weiter unten diskutiert.

²² Genaue Angaben über die Zahl von Analphabeten existieren nicht. In Liègeois (1999: 81) wird die Analphabetenrate unter den Sinti und Roma in der Bundesrepublik Deutschland mit 36% beziffert, wobei funktionelle Analphabeten nicht miteingerechnet sind. Für die Schweiz dürften die Zahlen in einem ähnlichen Bereich liegen. Eine Mitarbeiterin eines Schweizerischen Hilfswerks, die langjährige Erfahrungen mit Fahrenden hat, schätzt die Rate auf 40%.

Dass die gesellschaftlichen Veränderungen, der Erhalt und die Neuschaffung von Betätigungsmöglichkeiten eine gewisse Bildung erfordern, ist zumindest einem Teil der Fahrenden bewusst. Sie haben auch schon darauf reagiert: Ihr Interesse für Bildung ist in den letzten Jahren gewachsen. Zürcher-Berther führt dies auch auf die gewachsene Sensibilität der Lehrerschaft für die Schwierigkeiten der Fahrenden zurück: "Sie werden nicht mehr in dem Masse wie früher als Fremdkörper in den Schulklassen empfunden" (1988: 46).

Nicht immer jedoch scheint dies der Fall zu sein. In ihrem Jahresbericht von 1999 schreibt die Radgenossenschaft der Landstrasse (obwohl bei ihr Integration kein Thema ist): "Im Jahre 1999 wurde die Radgenossenschaft oft um Hilfe gebeten, scheinbar unüberwindbare Differenzen zwischen Eltern jenuischer Kinder und deren Lehrerschaft zu bereinigen. Im persönlichen Gespräch zeichnet sich immer wieder ab, dass LehrerInnen und Schulbehörden von der Kultur der Jenischen und der speziellen Sorge um ihre Kinder, die historische Wurzeln hat, nur wenig Wissen haben. Hier hilft manchmal das klärende Gespräch weiter. Wo wir aber nur auf Sturheit, Vorurteile und Gleichmacherei stossen, ist es sehr schwer, im Sinne des Kindes, eine gute Lösung zu finden" (Scharotl, Jahrgang 25, Ausgabe 1, März 2000: 16). Und im Jahresbericht 2000 ist zu lesen: "Aufgefallen ist uns in diesem Jahr, dass die Kinder der Jenischen vermehrt mit Anfeindungen die ihre Herkunft betreffen, zu kämpfen hatten. Dies führte unweigerlich dazu, dass auch Konflikte zwischen den Eltern und der Lehrerschaft entstanden" (Scharotl, Jahrgang 26, Ausgabe 1, März 2001: 4).

4.1.3. Die Fahrenden als Herausforderung für Schule und Behörden

Auch für die Schule stellt die Integration von Fahrenden eine Herausforderung dar, die rein organisatorisch auf sehr unterschiedlichen Wegen angegangen werden kann. Die Organisationsform im Sinne einer Struktur von Schulen oder Klassen steht immer auch in Bezug zu politischen Überzeugungen und der vorherrschenden Pädagogik als Methode der Integration. Wie Liègeois ausführt, stützen sich die in europäischen Ländern praktizierten Organisationsformen aber häufig auch auf den Zufall oder die Notwendigkeit (vgl. 1999: 157). Die plötzliche Anwesenheit von Fahrenden erzeugt Handlungsdruck und kann willkürliche und unreflektierte Massnahmen auslösen. Aber auch die jahrelange Anwesenheit von Fahrenden führt nur beschränkt zu einer länderübergreifenden Koordination von Massnahmen oder einem Erfahrungsaustausch bei den zuständigen Stellen. Zwar verabschiedete das Europäische Parlament 1984 eine Resolution über die schulische Betreuung von Kindern, deren Eltern keinen festen Wohnsitz haben und gab eine Bestandesaufnahme darüber in Auftrag, die vom Centre des recherches tsiganes der Universität René Descartes unter der Leitung von Jean-Pierre Liègeois durchgeführt wurde. Die Untersuchungsergebnisse waren "niederschmetternd", wie Liègeois bemerkt, und sind in den verschiedenen Teilen Europas nahezu identisch (ebd.: 7). Obwohl seit der Veröffentlichung des Forschungsberichts fünfzehn Jahre vergangen sind, bezeichnet er die Ergebnisse als nach wie vor gültig: "(...) wir müssen uns darüber im klaren sein, dass die

Gesamtsituation [der schulischen Betreuung] nicht wesentlich besser geworden ist" (ebd.: 14). Auch für die Schweiz muss man feststellen, dass die Fahrenden bei der Integrationsdiskussion aufgrund ihres Schweizer Bürgerrechts und einer fehlenden Lobby durch die Maschen gefallen seien, wie es eine wissenschaftliche Mitarbeiterin des Generalsekretariats auf der Erziehungsdirektion Bern ausdrückt. Die schulische Betreuung von Fahrenden sei ein trauriges Thema und in einer Zeit von rigiden Sparmassnahmen im Bildungswesen zugleich auch ein hoffnungsloser Fall. Für die Ergreifung von Massnahmen oder für die Unterstützung von betroffenen Gemeinden stehe schlicht kein Geld zur Verfügung. Dies äussert sich auch darin, dass Gemeinden, die zum ersten Mal mit Fahrenden zu tun haben, oftmals nicht wissen, wie sie administrativ und organisatorisch verfahren sollen. Als Beispiel möchte ich hier eine kleine aargauische Gemeinde anführen, von der mir eine Rechnung über 1400 Franken vorliegt, die sie einer fahrenden Familie gestellt hat, weil diese die jüngste Tochter dort zur Schule schicken wollte. Begründet hat die Gemeinde die Rechnungsstellung damit, dass die Familie ihre Schriften nicht bei ihr hinterlegt hatte. Der zuständige Gemeindeangestellte war sich auf meine Anfrage hin sicher, dass die Gemeinde damit das Recht auf einen unentgeltlichen Grundschulunterricht nicht verletzt habe, bzw. Fahrende eben davon ausgenommen seien.

Bei der Schweizerischen Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren erklärte mir die für Migrationsfragen verantwortliche Person, die Integration von Fahrenden sei ihres Wissens noch nie thematisiert worden. Und der für interkulturelle Schulfragen Beauftragte bei der Erziehungsdirektion des Kantons Graubünden (ein von den Fahrenden in besonderem Ausmass betroffener Kanton) erklärte, dass es seit der Schaffung eines Standplatzes in Cazis Mitte der 90er Jahre, von wo aus die Kinder auch die Schule besuchen würden, kaum mehr Anfragen von Gemeinden gegeben habe, wie man mit Fahrenden umzugehen habe. Demzufolge habe er angenommen, dass im schulischen Bereich keine Probleme bestünden²³. Dasselbe bekam ich bei der bernischen Amtsstelle zur Antwort. Max Sutter gab zwar zu verstehen, dass man aufgrund der halbjährigen Schulabsenz annehmen müsse, dass die Kinder keine genügende Schulbildung erhielten. Der Kanton sehe aber keine Möglichkeit einzugreifen, ohne die Kultur der Fahrenden zu verletzen.

Die Schaffung von Strukturen und Methoden wird somit weitgehend den betroffenen Schulen und Lehrkräften überlassen. Für die Fahrenden bedeutet dies konkret auch, dass sie in einem stärkeren Mass als ihre sesshaften Schulkameraden und -kameradinnen vom guten Willen und dem Engagement ihrer Schule und ihrer Lehrkraft abhängig sind.

²³ Diese Aussage steht im krassen Gegensatz zu Auskünften von Gesprächspersonen, wonach es im Kanton Graubünden viele Gemeinden gebe, die keine Fahrenden in ihre Schulen aufnehmen würden. „Schweiz aktuell“ (SF 1) berichtete am 25.8.98 über die Gemeinde Trimmis/GR, die jensischen Kindern die Aufnahme in die Dorfschule verweigerte.

4.2. Schulbildung: Identitätsverlust oder Zukunftschance?

Führt eine vermehrte Bildung der Fahrenden zu einem Kulturwandel und einem Identitätsverlust oder ist Bildung eine Chance für die Fahrenden, in einer hochmodernen Gesellschaft kulturell zu überleben? Diese radikalen Thesen bilden die beiden Pole in einem Kontinuum von möglichen Auswirkungen der Bildung auf die kulturelle Entwicklung.

4.2.1. Die Rolle der Schule in einer multikulturellen Gesellschaft

Durch ihren obligatorischen Charakter und ihre hohen Anforderungen an die Präsenzzeit der Kinder nimmt die Schule in der Gesellschaft eine gewichtige Stellung ein: "Die Schule ist für Kinder und Jugendliche ein wesentlicher Lebensbereich und ein wichtiges soziales Umfeld", steht in den Leitideen des bernischen Lehrplans für die Volksschule geschrieben. In einem Land, in dem ein Fünftel der Einwohnerinnen und Einwohner ausländische Staatsangehörige sind, stellt die Schule ausserdem einen zentralen Begegnungsort der Kulturen und Lebenshaltungen dar. Daraus ergeben sich unterschiedlichste Interessen, mit denen sich die Schule konfrontiert sieht. Im bernischen Lehrplan (Leitideen 1) ist dazu zu lesen: "Die Gesellschaft, an der die Schule teilhat, stellt vielfältige, teilweise auch widersprüchliche Anforderungen. Die Schule muss deshalb Schwerpunkte setzen; sie kann nicht alle Ansprüche erfüllen." Diese Formulierung lässt die Frage aufkommen, nach welchen Ansprüchen sich die Schule ausrichtet. Auch wenn Ansätze einer interkulturellen Pädagogik in der Schule diskutiert werden, die den Erfordernissen der kulturellen Pluralität entgegenkommen sollen, so repräsentiert und reproduziert die Schule nach wie vor die Werte der Mehrheitsgesellschaft: "The dominance of a single culture is still an essential characteristic of school, and I have noted elsewhere that the operative rule in political grammar, which is neither theoretical nor irregular, is that the plural is conjugated in the singular" (Liégeois in: European teachers' seminar 1989: 10). Die Ziele, die die Schule mit ihren Strukturen, Inhalten und Methoden verfolgt, müssen also nicht unbedingt den Zielen einer Allgemeinheit entsprechen. Allerdings "entspricht [es] einer sehr weit verbreiteten ethnozentristischen Einstellung, das Gegenteil zu glauben" (Liégeois 1999: 198).

4.2.2. Ablehnung einer schulischen Allgemeinbildung und "Erziehung"

Die (offizielle) Zufriedenheit mit dem Status Quo bei der Radgenossenschaft der Landstrasse lässt die Vermutung aufkommen, dass vermehrte Bildungsanstrengungen für Fahrende nicht unbedingt erwünscht sind. Zumindest werden sie auch angesichts der Bildungsdefizite nicht als nötig erachtet. Diese Haltung ist breit abgestützt. Katharina Banz vom Kinder- und Familienhilfswerk Uri zitiert mir in einem Brief die Aussage eines Fahrenden-Vertreter: "Die Fahrenden müssen gar nicht mehr können als ihren Namen schreiben und etwas rechnen." Sie bedauere es sehr, schreibt Banz weiter, dass ihr von Fahrenden in führenden Positionen der Vorwurf gemacht werde, sie wolle "mit dem Gedränge für eine Schulbildung" die Kultur der Fahrenden untergraben. Einen ähnlichen

Vorwurf musste ich mir selber anlässlich eines Podiumsgesprächs²⁴ gefallen lassen. Auf meine Frage, weshalb sich die Radgenossenschaft der Landstrasse nicht aktiv für mehr Bildung für die Fahrenden einsetze, fühlte sich eine Frau aus dem Publikum provoziert. Die 72jährige Jenische, Opfer des "Hilfswerks für Kinder der Landstrasse" und selber immer noch täglich auf der Fahrt, antwortete mir in einer Emotionalität, die sich jegliche sachliche Argumentation verbat. Sie habe selber nur drei Jahre die Schule besucht und habe daraus keinen Nachteil gezogen. Die Kinder müssten lesen und schreiben können, den Rest würden sie sich im fahrenden Alltag aneignen. Ich als Aussenstehende verstehe ihre Kultur nicht und deshalb solle ich mich zurückhalten. Als ich beim anschliessenden Apéro mit der Frau das Gespräch suchte und sie darauf aufmerksam machen wollte, dass es unter Fahrenden auch solche gebe, die sich für eine weitergehende Bildung interessierten, schüttelte sie den Kopf und erklärte, das könnten keine Fahrenden sein, oder dann seien sie "verpuurisiert".

Am selben Abend nahm ich auch die Gelegenheit wahr, mit einem führenden Fahrenden-Vertreter persönlich ins Gespräch zu kommen. Sicher wäre eine bessere Bildung für Fahrende vonnöten, meinte er, nur lasse sich diese Meinung vor Fahrenden nicht vertreten. Sofort werde man dann der versuchten Assimilation bezichtigt (weshalb der Name des Betreffenden hier nicht genannt wird). Aufschlussreich war auch seine Aussage, Fahrende seien nur bereit, sich gegenüber der Bildung zu öffnen, wenn dies anonym geschehen könne. Schicke ein Fahrender sein Kind sichtbar mehr zur Schule als die anderen, dann sei er automatisch weniger Fahrender. Damit wird deutlich, in welchem Ausmass die Schule als sesshafte Institution als Bedrohung der Fahrenden-Identität betrachtet wird und wie stark der Gruppendruck unter den Fahrenden eine Ingangsetzung einer Diskussion über Bildung behindert.

Auch in meinen Interviews konnte ich immer wieder eine Fokussierung auf die Grundfertigkeiten des Schreibens, Lesens und Rechnens feststellen, die als Mittel zur Orientierung und nötigen Auseinandersetzung mit der sesshaften Umwelt als allein wichtig erachtet werden:

"Geografie und was weiss ich, was da alles auf einen zukommt in diesen Schulen heute .. dann habe ich lieber, wenn ich zum Beispiel ein Kind in die Schule .. rechnen, schreiben, lesen. (...) Was nützt es mir, wenn ich weiss, wo Bern ist? Das lehren mich meine Eltern. Und wie dieser ‚Hoger‘ dort drüben heisst? Ich gehe nie auf diesen ‚Hoger!‘", meint beispielsweise R.

Viel gehört habe ich auch: "Unsere Kinder brauchen keinen Turnunterricht, sie bewegen sich genug rund um den Wohnwagen" oder "Unsere Kinder kennen die Bäume, unter denen der Wohnwagen steht, sie brauchen keinen Biologieunterricht".

Die Beschränkung der Bildung auf die Grundfertigkeiten des Lesens, Schreibens und Rechnens widerspricht jedoch dem Auftrag der Schule, eine grundlegende

²⁴ Podiumsgespräch vom 16.5.2002 im Berner Käfigturm im Rahmen des Polit-Forums des Bundes zum Thema: Die Schweizer Zigeunerpolitik. Klischee und Realität.

Allgemeinbildung zu vermitteln und gerät deshalb mit solchen Ansichten - die auch sehr enge Vorstellungen über den Inhalt gewisser Fächer offenbaren - in Konflikt.

Zu erwähnen ist auch, dass den erzieherischen Funktionen, die die Schule im Laufe der letzten Jahrzehnte übernommen hat und vorher der Familie zugewiesen waren, viele Fahrenden skeptisch gegenüber stehen:

« La position actuelle et récente face à l'école est une position avant tout fonctionnelle, qui n'est pas, comme pour beaucoup des sociétés environnantes, une décharge sur l'école des apprentissages sociaux et culturels; en ce sens il est important de parler de scolarisation, et non d'éducation, terme qui englobe trop largement des processus que les familles souhaitent maintenir. Les parents sont avant tout des parents d'enfants, plus que des parents d'élèves » (Liégeois 1994 : 216f.).

4.2.3. Angst vor äusserem und innerem Druck

Die ablehnende Haltung gegenüber einer fundierten Schulbildung kann einerseits direkt als Ablehnung der Schule als sesshafter Bildungsinstitution und ihrer Werte interpretiert werden, um das Kind vor dem befürchteten Assimilations- und Konformitätsdruck der Mehrheitsgesellschaft zu schützen. Liégeois erwähnt in diesem Zusammenhang auch die Rolle der Schule im Kontext einer minderheitenfeindlichen Politik und umschreibt den grossen Machtbereich, den die Schule durch ihren zwingenden Charakter innehat: "Die Schule kann die sozialen Strukturen derjenigen auflösen, die ihr ihre Kinder anvertrauen" (1999: 208). Und:

"Die Schule stellt ein doppeltes Risiko dafür dar, dass sich Akkulturation in Kulturverlust verwandelt: Zum einen schneidet sie das Kind von seiner gewohnten Welt ab, zum anderen trichtert sie ihm neue Werte ein. Die Schule ist eines der wichtigsten Sozialisationsinstrumente, dem das Kind während der entscheidenden Jahre seines Lebens ausgesetzt ist" (ebd.: 198).

Es ist daher offensichtlich, dass die Eltern ihre Kinder nur mit einem guten Gefühl zur Schule schicken können, wenn sie deren Ziele, Inhalte und insbesondere deren Pädagogik einigermaßen bejahen können. Unterschiedliche Vorstellungen der Eltern und der Schule über Werte und Pädagogik können dazu führen, dass das Kind sich tagtäglich zwischen zwei Fronten bewegen muss, sich von seinen Eltern entfremdet oder der Schulbesuch zu einer psychischen Belastung wird.

Eine weitere mögliche Ursache für die Abwehrhaltung gegenüber Schule und Bildung kann die Angst vor Kulturverlust aufgrund innerer Wandlungsprozesse sein, die als Folge vermehrter Bildung befürchtet werden. In meinen Interviews haben Lehrkräfte die Vermutung geäußert, dass solche Ängste bei vielen Eltern vorhanden sind. Diese würden sich (bewusst oder unbewusst) die Frage stellen, was es bedeuten könnte, wenn ihre Kinder durch den Schulbesuch besser zu rechnen, lesen, schreiben und verhandeln wüssten, als sie selber. Insbesondere die vielen beruflichen Möglichkeiten, die sich durch eine gute Schulbildung eröffnen, können von fahrenden Eltern als bedrohlich empfunden werden, denn sie wollen ihrem Nachwuchs in erster Linie ihr eigenes Gewerbe weitervermitteln, das die Grundlage ihrer fahrenden Identität bildet. Andere Entwicklungsmöglichkeiten sind deshalb nicht unbedingt erwünscht. In diesem Sinn wäre die Zurückweisung einer breiten

Schulbildung als Versuch zur Konservierung des traditionellen Gewerbes als wichtiger Bestandteil der fahrenden Kultur oder zumindest der Familientradition zu verstehen. Der Wunsch nach Erhaltung von Traditionen ist auch jenen verständlich, die nach mehr Bildung rufen; doch stellt sich dabei unweigerlich die Frage, ob eine solche auf Bewahrung ausgerichtete Haltung den Fahrenden angesichts ihrer wirtschaftlichen Schwierigkeiten in einer hochmodernen Gesellschaft nicht die ökonomische Basis entzieht und ihre Anpassungsfähigkeit untergräbt.

4.2.4. Bildung: Wozu?

Bildung kann nur dann Sinn machen, wenn sie sich in irgend einer Form als nützlich erweist. Doch welchen Nutzen können Fahrende aus einer guten Schulbildung ziehen? Die Antwort darauf ist vorerst ernüchternd. Zürcher-Berther meint dazu ganz pragmatisch, dass die Kinder der Fahrenden "in der Schule Fertigkeiten [erlernen], die in ihrem Alltag häufig nicht von Nutzen sind, hingegen wenig über Vorgehen und Verhaltensweisen, die ihnen als Erwachsene zur Bewältigung ihrer spezifischen Alltagsschwierigkeiten helfen könnten" (1988: 49). Diese Feststellung wurde auch während meiner Interviews mehrfach geäußert.

Liégeois bewertet die Nützlichkeit der Schulbildung in einem weitergehenden Sinn pessimistisch:

«Jusqu'à présent il n'y avait guère de rapport, pour les jeunes Tsiganes, entre réussite scolaire et réussite sociale ou économique. Une scolarité longue, difficile et douloureuse ne débouchait que rarement sur une activité économique sûre ou même simplement utile; bien au contraire le fait d'avoir été scolarisé pouvait être un handicap, en ce sens que l'enfant ou le jeune scolarisé n'avait pas suivi les apprentissages familiaux, alors que le contexte socio-économique et le rejet ne lui donnait pas l'opportunité d'utiliser ses apprentissages scolaires. Il se retrouve doublement marginalisés » (1994: 199).

Weiter zitiert er aus einer Studie: "Ein anderes Argument [von Zigeunern] besagt, dass die Schulbildung ,nur für die Arbeitslosigkeit ausbildet' und dass bei dem spärlichen Angebot an offenen Stellen die Arbeitgeber wohl kaum Sinti, Roma oder Wohnwagenbewohner einstellen würden" (1999: 206). Solche Aussagen weisen auf die Tatsache hin, dass Bildung an sich keinen Wert darstellt, solange sie keine Anwendung findet und keinen materiellen oder auch ideellen Profit abwirft. Wenn die Schule den Schülern mit ihrem Bildungsangebot keine zukünftige ökonomische und soziale Integration in die Gesellschaft ermöglichen kann bzw. Schulbildung innerhalb der eigenen Gruppe gar als Handicap empfunden wird, dann verfehlt sie ihren Zweck und wird - verständlicherweise - als sinnloser Zwang empfunden. Wozu also soll Bildung den Fahrenden dienen?

4.2.5. Bildung als individuelle und kollektive Zukunftschance

"Die Zukunft der Sinti und Roma hängt wesentlich von der schulischen Betreuung ihrer Kinder ab. Eine aktive Anpassung an die Umgebung, im sozialen wie im wirtschaftlichen Bereich, ist heutzutage nicht mehr vorstellbar ohne das Erlernen einiger Kulturtechniken, mit deren Hilfe eine sich wandelnde Realität analysiert und verstanden werden kann. Auf kulturellem Gebiet dienen diese Techniken denjenigen als 'Werkzeuge', die eine unverwechselbare Identität erhalten, bewusst leben und weiterentwickeln wollen. (...) Anfangs der 80er Jahre schrieben wir, dass der Schulbesuch Teil einer Ganzheit ist, aus der man ihn nicht isolieren kann, fundamentaler Bestandteil eines Entwicklungs- und Veränderungsprozesses, den die verschiedenen Gruppen von Sinti, Roma und Fahrenden durchmachen. Sie alle befinden sich in einer kritischen Phase ihrer Geschichte. Am Ende wird es entweder - über das, was ich 'Mutation' genannt habe - zu einer Neubelebung ihrer Kultur kommen oder zu ihrem Verschwinden" (Liégeois 1999: 23f.).

Mit diesen deutlichen Worten beschreibt Liégeois die Bedeutung der Schulbildung für die Zukunft der Zigeuner.

Bildung wird hier nicht als Gefahr für die Identität sondern als Mittel zur Erhaltung und Stärkung der Identität verstanden. Diese Vorstellung begreift Identität nicht einfach als feste Grösse sondern als Kontinuität oder Entwicklung, die sich durch kognitive Flexibilität im Austausch mit der Umwelt immer wieder neu konstituiert. Schliesslich kann man Liégeois auch so verstehen, dass Identität nur bewusst gelebt werden kann. Dieses Bewusstsein wiederum setzt die Autonomie jedes Einzelnen voraus, die auf dessen Vermögen gründet, sich in der Umwelt geistig und körperlich zu bewegen, sie mitzugestalten und gleichzeitig eigenständige Formen der Anpassung an sie zu entwickeln.

Die von Liégeois angesprochenen wirtschaftlichen und sozialen Umwälzungen haben sich im Verlauf des letzten Jahrhunderts beschleunigt. Die Anpassungsfähigkeit jedes Individuums wird durch die permanenten Neuerungen auf die Probe gestellt; wer mithält, kann in vielerlei Hinsicht profitieren, wer sich weigert oder wem die Fähigkeiten dazu fehlen, hat Nachteile zu befürchten. Diesem Mechanismus sind Minderheiten in einem besonderen Ausmass ausgesetzt, weil sie meist nicht zu den Privilegierten der Gesellschaft gehören. Die unter 3. geschilderten Alltagsschwierigkeiten der Fahrenden, sich unter Beibehalt ihrer Lebensweise und Kultur in der Mehrheitsgesellschaft zu behaupten, zeugen davon. Zwar zeichnen sich die Fahrenden wie die Zigeuner allgemein gerade dadurch aus, dass die Anpassungsfähigkeit (nicht immer im Sinn der Mehrheitsgesellschaft) zu ihrer Lebensstrategie gehört. Immerhin hat ihre Kultur schon die Pogrome einiger Jahrhunderte überstanden. Liégeois nennt diese Anpassungsstrategie "eine Tradition der Veränderung, eine jahrhundertelange Praxis der Erneuerung" (ebd.: 52).

Einige Fahrende, mit denen ich gesprochen habe, haben die Wichtigkeit der Bildung für die Zukunft ihrer Kultur betont. Die ungenügende Schulbildung darf für sie nicht der entscheidende Faktor bei der Berufswahl spielen. Sie können sich "in der Theorie" durchaus vorstellen, dass Fahrende im Informatikbereich oder als Landschaftsgärtner, Coiffeuse, Lastwagenchauffeur, Kaufmann, Maler oder Übersetzerin mit anerkannter Berufsausbildung tätig sind. Berufe also, die unter Umständen eine ortsunabhängige und

selbständige Tätigkeit erlauben würden. Der des Lesens und Schreibens unkundige F. bedauert gar, dass es unter den Jenischen kaum Anwälte oder Ärzte gebe; solche Leute mit "mehrbesseren" Berufen, die sich für die Sache der Fahrenden engagierten, fehlten ihnen.

Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass die freie Berufswahl neben der mangelhaften Schulbildung auch durch andere Faktoren eingeschränkt wird. Möchte jemand tatsächlich eine Berufsausbildung absolvieren, gilt es noch andere Hindernisse zu überwinden: Im Normalfall setzt eine solche Ausbildung für eine bestimmte Zeit eine sesshafte Lebensweise voraus; für viele Fahrende eine Unmöglichkeit. Weiter können es den Fahrenden allenfalls vorhandene Vorurteile erschweren, überhaupt eine Lehrstelle zu finden. Schliesslich können innere Widerstände auftauchen, indem eine Berufsausbildung als "Bauernzeug" gewertet wird, die, wie eine fundierte Schulbildung als Vorbereitung dafür, nicht ins Zigeunerleben passt. Eine solche Abgrenzung kann dazu führen, dass der Mensch, der eine solche Tätigkeit ausüben möchte, nicht mehr als richtiger Zigeuner oder richtige Zigeunerin wahrgenommen wird. Die Bildung und die freie Berufswahl fungieren dann als interner sozialer Ausgrenzungsmechanismus, vor dem die Eltern wie die Kinder verständlicherweise zurückschrecken.

4.3. Drei Fallbeispiele

Für meine Untersuchung zur Integration von Fahrenden möchte ich drei Fallbeispiele von Familien mit schulpflichtigen oder vor kurzem schulentlassenen Kindern anführen. Die Beispiele sollen illustrieren, wie Eltern ihre Kindheit und Schulzeit erlebt haben, welche schulischen Erfahrungen sie mit ihren Kindern machen oder gemacht haben, welche Haltung sie gegenüber der Schule einnehmen und wie sie den Einfluss der Bildung auf die Zukunft ihrer Kinder und auf ihre Kultur bewerten. Bei zwei Familien melden sich ausserdem einzelne Kinder selber zu Wort. Die Beispiele sind Auszüge aus den Interviews, die ich zu einer Art Geschichte zusammengestellt habe. Es war mir wichtig, dass diese Geschichten möglichst mit den Worten der befragten Personen erzählt werden. Der Ablauf der Geschichten erfolgt nicht chronologisch analog zu den Interviews, sondern in einer inhaltlich vorbestimmten Reihenfolge, die der Geschichte einen roten Faden verleiht. Um die Zusammenhänge darzustellen, habe ich den Zitaten meist ein oder mehrere Einleitungssätze vorangestellt. Unterbrochen werden die Geschichten von in der Abfolge unveränderten Interviewausschnitten, die die Interaktion zwischen Interviewer und Befragten oder Befragten untereinander aufzeigen.

Die direkte Rede steht in Kursivschrift.

4.3.1. Fallbeispiel 1: Familie G. hat sich mit der Schule arrangiert

Die Familie G. hat einen festen Standplatz über den Winter und fährt im Sommer mit drei Wohnwagen und einem Anhänger jedes Jahr die gleiche Route quer durch die Deutschschweiz. Zur Zeit des Interviews befinden sich die G.s allerdings auf einem Platz, den sie andere Jahre nicht anfahren; sie mussten den vorherigen Durchgangsort verlassen, weil die dafür zuständige Gemeinde über Pfingsten keine Fahrenden auf dem

Platz will "wegen der Touristen", wie die Sekretärin auf dem Bauamt gesagt habe. Herr G. hat noch für vier Tage Arbeit in dieser Region. Nun muss er dafür einen weit längeren Arbeitsweg in Kauf nehmen, falls er mit seiner Familie überhaupt auf dem gegenwärtigen Platz bleiben darf; das weiss er nämlich noch nicht.

Herr G. arbeitet ausschliesslich als Messer- und Scherenschleifer und kann damit, so versicherte er mir, ein für die Familie knapp genügendes Einkommen erzielen. Er hat sich eine Stammkundschaft von Hoteliers und Restaurantbesitzern aufgebaut, die er regelmässig mit dem Schleifservice bedient. Hin und wieder gebe es angebliche Schwiegersöhne, die ihm bei seinen Kunden die Arbeit wegnähmen; in der Regel bleibe ihm die Kundschaft aber treu. Mit dabei sind die beiden Töchter Miranda (16) und Isabel (19), die zum Erwerbseinkommen der Familie ebenfalls durch Schleifen sowie Steinreinigung einen Beitrag leisten. Die ältere Tochter hat zu diesem Zweck einen eigenen Bus, den sie von ihren Eltern als Starthilfe erhalten hat. Sie kann ihren Lebensunterhalt noch nicht eigenständig finanzieren, die Eltern lassen ihr dafür fünf, sechs Jahre Zeit oder solange, sagt der Vater, bis sie auf den eigenen Beinen stehen kann. Und solange ich es machen kann. Zur Unterstützung gehören das Essen, das gemeinsame Erledigen der Wäsche sowie die Bezahlung der Krankenkassenprämie und der Autoversicherung. Für den Rest muss die Tochter wenn möglich selber aufkommen. Kann sie einmal ihre Rechnung für das Handy nicht bezahlen, springen die Eltern nicht gleich helfend ein. Der Vater: Dann lassen wir sie ein wenig zappeln, wenn es halt zu einer Mahnung oder zu einer zweiten Mahnung kommt, damit sie auch lernt, was Leistungsdruck ist.

Die jüngere Tochter hilft dem Vater oder der Schwester beim Schränzen, indem sie zum Beispiel Waren bei Kunden abholt oder bringt. Durch das Begleiten soll sie den Handel erlernen, damit sie später, wenn sie selber Auto fahren kann, selber von Haus zu Haus ziehen kann.

Beide Elternteile stammen aus jesischen Familien. Frau G. ist zusammen mit ihrer Mutter und einem ihrer drei Geschwister jedoch hauptsächlich in Wohnungen aufgewachsen. Für sie, erzählt sie, sei das aber dasselbe gewesen, wie in einem Wohnwagen. Sie seien ständig umhergezogen, ständig auf der Flucht vor der väterlichen Verwandtschaft, die den Bruder in ein Heim stecken wollte. Der Vater lebte getrennt von der Familie und die zwei anderen Geschwister waren bei (ständig wechselnden) sesshaften Pflegefamilien sowie Verwandten untergebracht, weil die Mutter nicht für alle Kinder sorgen konnte. Er möge sich denn auch erinnern, erzählte mir der Bruder von Frau G., dass sie zu Hause oft Hunger gehabt hätten.

Der Ehemann von Frau G. bedauert offensichtlich, dass die Familie seiner Frau nicht eine typisch fahrende Lebensweise geführt hat, insbesondere bemängelt er, dass die Kinder den Handel nicht erlernt hätten. Über den einen Bruder seiner Frau sagt er: Man hat ihn in eine Bude hineingesteckt, in eine Bude "go grüble" wie jeder Sesshafte.

Was die Schulbildung anbelangt, ist Frau G. gegenüber ihrem Mann im Vorteil: Sie hat die Schule bis in die neunte Realklasse besucht. Allerdings lässt sich darunter wohl kaum ein

geordneter Schulbesuch verstehen. Durch den häufigen Wohnungswechsel musste sich Frau G. immer wieder in neue Klassen integrieren, was sie in stofflicher aber auch in psychosozialer Hinsicht stark belastet hat: Dann waren die anderen [SchülerInnen] zwei Monate voraus, dann wieder zwei Monate hintendrein. Einmal wurde ich zurückversetzt um ein halbes Jahr, die waren mir ein halbes Jahr voraus. Damals sind wir vom St. Gallischen in den Luzerner gezügelt. Ich bin zum Glück zur Schule gegangen. Aber ich muss sagen, in der zweiten und dritten Real hat es mich eigentlich nicht mehr gross interessiert, weil wir weggezogen sind. Auch die Kollegen und alles .. ich habe mich auch nicht mehr um Kollegen bemüht, weil ich genau gewusst habe: Kaum kommst du nach Hause, ist die Mama wieder am Packen. Dann bist du wieder an einem anderen Ort. Die Kontakte zu Gleichaltrigen hätten ihr brutal gefehlt. Lachend erzählt sie, dass sie die Schule um ein paar Wochen zu früh verlassen hat, weil sie das dazu nötige Mindestalter erreicht hatte: Ich hatte ja auch nicht die Möglichkeit, eine Lehre und das zu machen, wozu soll[te] ich denn länger in der Schule bleiben? Sekretärin wäre sie gerne geworden, erzählt sie, sie habe auch eine Schreibmaschine gehabt. Weshalb sich Frau G. diesen Berufswunsch nicht erfüllen konnte, geht aus dem Gespräch nicht hervor, die Art der Schilderung lässt aber vermuten, dass familiäre und finanzielle Beweggründe sie daran hinderten.

Trotz ihrer schwierigen Schulzeit ist Frau G. froh über ihre Schulbildung, weil sie in ihrem Leben schon oft davon profitieren konnte und wohl auch deshalb, weil sie in ihrer Kindheit erfahren musste, wie schwierig das Leben ohne schulische Grundkenntnisse ist. Sie erzählt im Gespräch von einem Onkel, der nicht lesen konnte, von einem ihrer Brüder, der nicht schreiben kann und von ihrer Mutter, der sie das Lesen mit Indianer-Comic-Heftchen beigebracht hat.

Frau G's Ehemann besuchte die Schule bis zur fünften Klasse und benötigte dafür sieben Jahre. Auch seine Schullaufbahn weist durch einen Ortswechsel einen Bruch auf: Seine Familie zog nach mehreren Jahren festen Wohnens von einem deutschsprachigen Kanton in eine italienischsprachige Region. Weil er kein Italienisch konnte, liess man Herrn G. die fünfte Klasse am neuen Wohnort wiederholen. Inzwischen sei er dann alt genug gewesen, um die Schule verlassen zu können: (...) dort konntest du mit vierzehn raus, und das war der Grund, weshalb wir dorthin gegangen sind. Er sei der jüngste gewesen in der Familie, seine beiden Brüder hätten die Schule bereits verlassen und die Familie wollte wieder ein fahrendes Leben führen. Seine schulischen Defizite belasten Herrn G. selber nur in bestimmten Situationen. Zum Beispiel habe er Hemmungen, einen Brief zu schreiben, besonders wenn er an Behörden gerichtet sei. Solche Aufgaben delegiert er an seine Frau, die sich damit weniger schwer tut und auch schon für andere Fahrende behördliche Angelegenheiten erledigt hat. Auch Quittungen für Kunden stelle zu neunzig Prozent seine Frau oder eine seiner Töchter aus. Offerten schreibe er grundsätzlich keine, sagt er, weil ihm das Präsentieren von Probestücken bei einem skeptischen Kunden mehr Vertrauen einbringe.

Dass derjenige der Ehepartner mit der besseren Schulbildung Schriftliches erledige, das sei sehr häufig so, erzählt Herr G. Er ist froh, dass er sich damit an seine Frau wenden kann: (...) ich hätte jetzt Hemmungen, wenn ich zu einem Aussenstehenden sagen müsste: Du los, (kannst du mir einen Brief aufsetzen?) (...) Vorher würde ich selber einen Brief schreiben, egal wie viele Fehler es drin hat. Da habe ich jetzt Hemmungen. Beide Elternteile erwähnen, dass sie in ihrer Schulzeit verbal diskriminiert worden seien, sobald bekannt geworden sei, dass sie Jenische seien.

Auch die beiden Töchter seien von Diskriminierungen nicht verschont geblieben, erzählen die Eltern. Allerdings sei das Ausmass geringer, als sie das selber noch erlebt hätten. Frau G. meint, dass Beschimpfungen und Auslachen in kleineren Gemeinden, wo Fahrende nur vereinzelt Halt machen, am häufigsten vorkommen. In den grösseren Agglomerationen, wo man die Kinder im Verband mit anderen Fahrenden zur Schule schicken könne, sei das Problem weniger gross.

Frau G. wollte ihren Kindern die vielen Schulwechsel, unter denen sie selber gelitten hat, ersparen. Trotzdem ist dem Gespräch zu entnehmen, dass Miranda und Isabel in mindestens vier Gemeinden Schulen besucht haben, sowohl in grösseren Agglomerationen wie auch in kleineren Gemeinden. Wer wie manchen Wechsel erlebt hat, bleibt dabei unklar. Vier Schulwechsel seien jedoch für fahrende Verhältnisse relativ wenig, versichert mir ein Fahrender in einem späteren Telefongespräch.

Die G's bemühten sich, den Schulbesuch bzw. die Absenzen ihrer Töchter zeitlich klar zu regeln: Frau G: (...) sie sind einfach standhaft .. sind sie von Ostern weg .. haben wir sie aus der Schule genommen. Und auf den Schulanfang haben wir sie wieder zur Schule gebracht. (...) Und das haben wir dem Lehrer von Anfang an auch gesagt, wenn sie wieder einen neuen Lehrer bekommen haben. Damit die Töchter den Stoff, der in der Schule während dieser Zeit durchgearbeitet wurde, nicht einfach verpassten, unterbrachen die Eltern ihre Reise alle zwei bis drei Wochen und fuhren in die Schule zurück, um den behandelten Stoff dort abzuholen. Dazu mussten sie manchmal durch die halbe Schweiz fahren. Die Aufgaben wurden dann mit den Töchtern bis zum nächsten Schulbesuch durchgearbeitet, wobei die Mutter mehr den sprachlichen Teil und der Vater mehr den rechnerischen Teil übernahm. Auch wenn in der Schule wichtige Prüfungen anstanden, nahmen die Eltern eine Unterbrechung ihrer Arbeit in Kauf und brachten die Kinder zur Schule. Angesprochen auf den grossen Aufwand und die gewerblichen Einschränkungen, die sie für die Schulbildung ihrer Kinder auf sich genommen hatten, sagt Frau G: (...) das sind wir unseren Kindern schuldig. Sonst muss ich keine Kinder auf die Welt stellen.

Auf meine Frage, ob sie als Eltern selber nie Schwierigkeiten hatten, dem Schulstoff zu folgen, bekomme ich folgende Antworten:

Herr G: (...) wenn sie einmal Aufgaben hatten, bei denen wir selber nicht drausgekommen sind - es hat ja auch neuen Lehrstoff gegeben in diesen Jahren, in der Zwischenzeit seit wir zur Schule gegangen sind gegenüber unseren Kindern - dann sind wir einfach ins nächste Schulhaus gegangen, haben gefragt und haben uns das erklären lassen.

Frau G: [Ja. Und haben gefragt und uns erklären lassen.

I: Irgendwo unterwegs?

Herr G: Irgendwo unterwegs. Man ist auf taube Ohren gestossen: "Wir haben keine Zeit für das." Andererseits haben sie es ganz gut gefunden, haben gesagt: "Doch, kommen Sie in einer Pause oder kommen Sie nach vier Uhr, dann erklären wir Ihnen das." Da hatte es Lehrer, die sich einfach diese Zeit genommen haben, obwohl es sie nichts angegangen ist, obwohl unsere Kinder nicht dort zur Schule gegangen sind.

Frau G: Und ich habe jetzt.. aber das ist nicht viel vorgekommen, die eine Lehrerin, die ist manchmal mit mir zusammen gesessen und dann: "Verstehen Sie das Frau G.?" "Uuh, nein nicht unbedingt." Dann hat sie mir es erklärt. Und in der Zeit, in der sie es mir erklärt hat, hat es dann Isabel und ich begriffen, und dann ist es wieder gegangen.

Die Eltern betonen, dass es Ihnen allgemein wichtig war, den Kontakt mit den Lehrkräften zu suchen, damit man die persönlichen Bedürfnisse vortragen konnte. Frau G: (...) jetzt Miranda hatte ja Schwierigkeiten, und ich habe das gewusst. Dann bin ich auch wieder zum Lehrer gegangen und habe gesagt, ob er sie nicht dort extrem fördern könnte und dort ein wenig mehr mit ihr arbeiten könnte als mit den andern. Ich denke, wenn man auf die Lehrer auch eingeht und auch mit ihnen spricht, selber, dann machen sie es auch. Frau G. führt anschliessend an, dass die Tochter aufgrund der Gespräche mit dem Lehrer zweimal pro Woche eine Stunde Förderunterricht bekam.

Ihrer Ansicht nach machen viele Fahrende den Fehler, den Kontakt zur Schule zu vermeiden oder ihn gering zu schätzen, sowie der Bildung ihrer Kinder zu wenig Beachtung zu schenken, weil sie selber über wenig Bildung verfügen: Aber man sollte als Eltern natürlich auch zum Lehrer gehen, wenn man aufgefordert wird vom Lehrer und sagen: "Oh, ich muss jetzt arbeiten gehen, ich habe keine Zeit", wenn er über das Kind sprechen will. Wir sind jetzt halt jedes Mal gegangen.

(...)

Schade ist, ich habe es beobachtet, weil ich habe mich persönlich auch aufgeregt über einen Teil jenuischer Eltern, weil sie sich zu wenig mit dem befasst haben. Und viele: "Ja, es reicht, wenn sie nur rechnen und schreiben können". Aber ich sage, es kommt auch darauf an, wie rechnen und schreiben.

Herr G: Aber das ist eben vielfach der Vorwand, weil die Eltern selber keine Schule hatten.

(...)

Frau G: (...) durch das, dass sie sich zu wenig damit befasst haben und sich zu wenig damit abgegeben haben, sind sie auch nicht zur Schule gegangen und haben zu wenig gesprochen mit den Lehrern. Das habe ich manchem angekreidet, wenn ich mit ihnen gesprochen habe, sage ich: "Geh doch in die Schule und rede mit diesen Lehrern". Und dann kam die Antwort: "Ja, ich verstehe ja nichts von diesem Scheissdreck, ich war auch zu wenig in der Schule". Dann sage ich: "Geh zu den Lehrern und lass es dir doch erklären, aber mach

doch nicht den gleichen Fehler wie deine Eltern mit dir gemacht haben. Mit diesem Kind passiert dasselbe wie mit dir". Ich kenne einen Haufen Kleine, die können weder richtig schreiben, noch lesen noch sonst etwas. Und ich finde, wenn sich die Schule schon damit befasst, dann sollen sie gleichwohl schauen, dass sie sie dort extrem fördern können.

Frau G. bedauert, dass der schlechten Schulbildung der Eltern oft eine schlechte Bildung der Kinder folgt, mit der die Bewältigung des Alltags schwierig wird: Das sollte heute einfach nicht mehr sein. Weil die Schule ist, wills Gott, für die Kinder halt einfach wichtig. Viel von uns sind vier, fünf, sechs Jahre zur Schule gegangen, aber trotzdem können sie weder richtig lesen, noch richtig schreiben noch sonst etwas. Dann kommt eben dann das andere noch dazu, eben, mit den Behörden und das. Wie wollen sie zu den Behörden gehen, wenn sie es nicht können, also nicht schreiben? Wie wollen sie sich so mitteilen? Dann fängt das an, wenn Briefe kommen von den Behörden, die sie beantworten sollten, dann landen die halt im Kehrlicht.

Obwohl die G.'s es begrüßten, dass ihre Töchter sich nach der Schule schliesslich beide für die fahrende Lebensweise entschieden haben, sagt die Mutter, dass sie es ihnen grundsätzlich selber überlassen habe, sich für das eine oder andere zu entscheiden. Sie habe sich nicht darum gekümmert, wenn andere Fahrende Bildung und Ausbildung als "Bauernzeug" deklariert hätten. Während die ältere Tochter schon immer auf das Schränzen aus gewesen war, zeigte die jüngere denn auch zuerst Interesse an einer Lehre als Coiffeuse. Weil Mirandas bisherige Leistungen in der Schule dafür aber nicht ausgereicht hätten, wären die Eltern bereit gewesen, sie das ganze Jahr über in die Schule zu schicken. Frau G.: (...) haben wir gedacht: "He nun, wenn sie das machen will, dann gibt es halt nur eins, dann kann man nicht auf die Reise gehen. Dann müssen wir halt jetzt die drei Jahre noch einmal mit ihr durchziehen. Jetzt müssen wir halt auch einstecken. Dann müssen wir halt das durchziehen". Und dann wären wir halt daheim geblieben und dann hätte sie das ganze Jahr in die Schule gehen können, dass sie nicht gefallen wäre, und dass sie dann auch recht hindurchgekommen wäre, dass sie auch den Beruf hätte machen können.

So weit kam es dann allerdings nicht. Nach einem halben Jahr Bedenkzeit entschied sich Miranda dazu, beruflich in die Fusstapfen der Eltern zu treten. Die Mutter machte sie auf mögliche Konsequenzen aufmerksam, die sie im Fall einer Lehre hätte tragen müssen: "Aber eins musst du dir bewusst sein, die Reise und das, das ist für dich fertig. Und dann wirst du unter den Jenischen auf deutsch gesagt auch als Bauer angeschaut. (...),(...) und zweitens ist für dich die Reise weg. Wir gehen auf die Reise, die Isabel geht auch auf die Reise. Dann musst du dir eine Wohnung nehmen oder ein Mobil-Heim oder was weiss ich".

Nach ihrem Entscheid ging Miranda noch eineinhalb Jahre zur Schule und verliess sie dann vorzeitig nach der achten Klasse. Ihre Mutter sagt dazu: Jetzt die Isabel war schon immer auf das Schränzen aus, und sie [Miranda] habe ich dann auch aus dem letzten Schuljahr herausgenommen. Sie konnte ja alles soweit.

Insgesamt seien die beiden Töchter gerne zur Schule gegangen, meinen beide Elternteile übereinstimmend. Die ältere etwas lieber als die jüngere, weil ihr das Lernen leicht gefallen sei, während die jüngere mehr Probleme gehabt habe. Trotz dieser relativ geglückten Schulzeit ihrer Kinder haben die Eltern G. gewisse Vorbehalte gegenüber der Schule:

I: Könnt ihr sagen, dass das [in der Schule] mehrheitlich gute Erfahrungen waren?

Herr G.: Also ich muss es jetzt so sagen: Was in unseren Augen die Bauernschule anbelangt, ja. Aber es hat.. in den Schulen fehlt einfach das, was unsere Kultur anbelangt.

I: Ihr fühlt euch nicht vertreten?

Herr G.: Nein.

Frau G.: Nein, gar nicht.

Herr G.: Weil ich sage einfach: Das fahrende Volk wird einfach immer vergessen. Sei es in der Gesetzgebung, sei es in den Schulen, sei es.. wo es ist. Es wird immer vergessen.

(...)

Frau G.: (Weil?) es so ist, müssen wir selber zu den Lehrern gehen und uns vertreten, "go rede, go mache und go tue".

I: Bei was meinst du das? Um eure Kultur einzubringen?

Frau G.: Eben unsere Kultur und sagen, was wir sind und warum wir die Kinder aus der Schule nehmen. Auch viel, wenn sie dann Schwierigkeiten haben nachher, weil sie auf der Reise sind. Dann heisst es: "Ja, weshalb seid ihr auf die Reise gegangen, seid ihr in die Ferien gegangen oder so?" Das müssen wir selber alles erklären, und warum und weshalb, und warum wir fortgehen, dass wir weggehen müssen, dass wir das Geld so verdienen müssen, dass wir gezwungen sind, auf die Reise zu gehen. Weil viele haben das Gefühl, das sei ein Flatterleben, wir würden das extra machen und die Kinder aus der Schule nehmen. Wir sind ja gezwungen, um in gewisse Kantone hineinzugehen mit den Wohnwagen. Anders geht es gar nicht. Und das müssen wir den Lehrern selber sagen und müssen schauen, dass wir die Bewilligung bekommen, damit wir die Kinder aus der Schule nehmen können.

Die G.s vermissen in der Schule nicht nur die Kenntnis ihrer Lebensweise, sondern auch ihren Teil an der Schweizer Geschichte:

Herr G.: Ich finde einfach, unsere Vergangenheit und unsere Kultur, das gehört in die Geschichtsbücher und sollte in den Schulen behandelt werden. So gut wie in jedem Kanton.. jedes Kantönli seine Geschichte hat, von mir aus der ganze Schweizer Staat seine Geschichte hat, von Wilhelm Tell bis weiss ich wohin, gehört unsere Geschichte, was passiert ist mit den Jenischen und alles drum und dran, in der Schule behandelt.

Frau G.: Und die Aufklärung wäre gut für unsere Kinder..

Herr G.: [Die Aufklärung ist gut gegenüber den Jungen...

Frau G.: .. ,die dort zur Schule gehen..

Herr G.: ..,dass man auch sieht, halt: Wie haben unsere Eltern (...),(...) und was es dazumal daraus gegeben hat, was dazumal passiert ist. Soll ja nicht mehr passieren! Aber so lange solches nicht behandelt wird, kommt das immer wieder zum Vorschein.

Herr G. schildert anschliessend einen Vorfall, der sich vor vier Jahren auf einem Durchgangsplatz ereignet hat. Zwei Jugendliche bewarfen von einer Brücke aus die darunter stationierten Wohnwagen mit Steinen. Herr G. verfolgte die beiden darauf im Auto und stellte sie zur Rede. Er verlangte von ihnen, mit ihren Eltern zu einem Gespräch auf dem Platz zu erscheinen; andernfalls würde er Anzeige erstatten. Die Jugendlichen seien dann mit ihren Eltern zum Gespräch gekommen und der entstandene Schaden sei bezahlt worden. Herr G. musste aber feststellen, dass die Kinder total fehlorientiert waren. (...) Unwissend, ja total unwissend. "Das ist jetzt einfach der Fahrende, das sind Zigeuner, das sind Schelmen, also sie stehlen und die leben von dem", so waren diese Kinder orientiert.

Solche Vorurteile bekämen dann eben auch die fahrenden Kinder in der Schule zu hören, weil die Sesshaften nichts über die fahrende Lebensweise wüssten.

Ein positives Erlebnis in diesem Sinn sei es gewesen, als das Fernsehen für eine Kindersendung zu Isabel in die Schule gekommen sei, erzählt Frau G. Dort sei man darauf eingegangen, wer die Fahrenden seien. Es sei auch für die Mitschüler und Mitschülerinnen ein Erlebnis gewesen, so eine spezielle Klassenkameradin zu haben. Isabel sei dann irgendwie auch stolz auf ihre Lebensweise gewesen.

Zu kurz gekommen in der Schule sei auch das Handwerkliche, bemängelt Herr G. Später fehlten den Kindern handwerkliche Fähigkeiten, wenn sie erst nach der Schule damit in Kontakt kämen. Zwar lernten die Kinder auf der Reise etwas davon, in der Schule jedoch beschränke sich das Werken auf das Brennen von Fleischbrettchen oder Schiffchenbauen. Stattdessen, wünscht sich Herr G., hätte man vielleicht auch mal sagen können: "Wir machen jetzt einen richtigen Korb". (...) Korbflechten oder irgend etwas in der Schule, das auch den Jenischen im Leben weiterbringt. Oder einen Korb flicken, wenn er ein Loch hat, dass man einen neuen Boden einsetzt, oder einen neuen Henkel anbringt oder so, dass man die jenischen Kinder auch so orientiert.

Isabel hat auch nach der Schule Interesse für Computer gezeigt. Sie besass vorübergehend einen Laptop, der jetzt allerdings kaputt ist, weil er von Miranda als Sitzgelegenheit missbraucht worden ist. Bisher ist nicht für Ersatz gesorgt worden, obwohl die Mutter sich vorstellen kann, dass die Tochter einen Computer auch zu gewerblichen Zwecken einzusetzen vermöchte: Aber ich möchte jetzt sagen, Isabel würde durch den Computer auch etwas aufzuziehen versuchen. Weil sie hat das Interesse und alles dazu, auch den Kopf, einfach.. sie steht jetzt total auf das Zeug. Und wenn sie einen holen kann [vermutlich vom sesshaften Bruder des Vaters], dann mache ich eine Wette, dann so schnell wie möglich, wenn es möglich ist für sie. Und sie benützt es auch, sie beschäftigt sich auch damit.

Die Eltern verfügen über keinen Computer, weil sie ihn zur Berufsausübung bisher nicht vermisst haben, und natürlich auch aus Platzgründen. Durch den Bruder von Herrn G. besteht für die Familie jedoch eine Möglichkeit, Eingang in die Computerwelt zu finden und Frau G. könnte sich im Gegensatz zu ihrem Mann vorstellen, diese Möglichkeit unter Umständen zu nutzen. Auf meine Frage, ob sie den Computer und das Internet für ihren Beruf als Chance betrachtet, antwortet sie: Ich denke.. ich würde sagen, [je nach dem] wie sich das entwickelt. Durch (Hans?) schauen wir jetzt auch ins Internet hineinzukommen, aber auf seinem Computer. Wenn es uns Vorteile bringt, unter Umständen, dann holen wir uns dann auch einmal einen. Aber wenn es uns keine Vorteile bringt, dann lassen wir es. Für was soll ich denn so einen (grossen?) Kasten einkaufen?

4.3.2. Fallbeispiel 2: Familie E. hat Schwierigkeiten mit der Schule

Die Familie E. habe ich auf einem Durchgangsplatz in einer ländlichen Region getroffen. Seit drei Tagen haben Herr und Frau E. mit ihren drei Töchtern Ricchara (17), Anna (13) und Silvana (9) ihre 4 Wohnwagen zusammen mit einigen anderen verwandten Familien auf dem Platz abgestellt. Auf Geheiss der Gemeinde dürfen sich die Fahrenden für maximal drei Tage auf dem Platz aufhalten, das bedeutet, dass die Familie sich eigentlich schon wieder auf die Suche nach einem anderen Platz machen müsste.

Auch im Winterhalbjahr ist das Leben der Familie E. in Bezug auf einen festen Standplatz von Unsicherheit gekennzeichnet. Den früheren Standplatz musste die Familie verlassen, und beim neuen Platz ist die Dauer des Aufenthalts offenbar nicht klar geregelt. Eine Zeit lang lebte die Familie über den Winter auch in einer Wohnung, weil die mittlere Tochter unter starkem Asthma leidet.

Die Eltern E. sind beide jenuischer Abstammung. Die Mutter erzählt mir während des Interviews jedoch, dass sie nicht bei ihrer Familie aufgewachsen sei, sondern in einem Heim, zusammen mit ihrer jüngeren Schwester. Die Mutter sei nicht verheiratet gewesen, der Vater tödlich verunglückt als sie zweieinhalb jährlig gewesen sei, und so habe der Vormund sie in ein Heim gesteckt (nicht aufgrund des Pro Juventute-Programms, sondern aus fürsorgerischen Gründen). Frau E. erinnert sich, wie sie abgeholt wurde: Und dann durften wir noch mal ein halbes Jahr, ein knappes Jahr nach Hause und dann holte uns aber der Vormund wieder in der Schule. Also wir waren in der Schule, meine Schwester und ich, also die Schwester im Kindergarten und ich in der Schule. Und die Mutter hatte dann aber noch mal.. also noch mal ein Kind, also unser Bruder. Sie stand dann auch vor der Türe und weinte und hatte den Kleinen auf dem Arm, der war dazumal jährlig, der Bruder von mir. Und dann durften wir nicht mal mehr die Mäntel anziehen und nichts, also wir mussten in den Finken, wir mussten alles liegen und stehen lassen und er steckte uns dann wieder nochmals in ein Heim. Dort waren wir dann. Ich war 14, meine Schwester 13. Und der Bruder kam dann auch wieder in ein anderes Heim, also er kam dann zwei Jahre nach Hause und dann nochmals in ein anderes Heim. Bis wir alle draussen waren.

Insgesamt verbrachte Frau E. 11 Jahre im Heim. Trotzdem habe sie ihre jenuischen Wurzeln nicht verloren: Im Prinzip, das war so: Wir durften am Wochenende nach Hause. Die

Mutter war ja auch im Wagen.. und die Beziehung selber, also.. wie soll ich sagen? Das Kulturelle war eben schon immer relativ stark gleichwohl ausgeprägt bei uns, obwohl wir ja im Heim.. also wir hatten auch immer wieder sehr Mühe im Heim und.. ja wir wollten natürlich auch nicht ins Heim, wir haben auch viel geweint, aber das hat ja nicht viel genutzt (lacht). Schlussendlich mussten wir gleichwohl bleiben.

(...)

Und dann waren wir am Wochenende natürlich im Wohnwagen. Wir waren eigentlich nur übers Wochenende.. also über die Woche dann, ausser wir durften nicht nach Hause, das gab es zwischendurch, dass wir nicht nach Hause durften. Oder als wir frisch ins Heim kamen, durften wir ziemlich lange nicht nach Hause. Aber ich meine, es war natürlich gleichwohl immer wieder der Wohnwagen da übers Wochenende, wenn wir nach Hause durften. Und durch das haben wir ja unsere Kultur gleichwohl immer gesehen und auch erlebt.. im Prinzip, obwohl das dem Vormund nicht so passte.

Nachdem sie ihre Kindheit mehr oder weniger im Heim verbracht hatte, kehrte sie nach ihrem Austritt in die jenische Kultur zurück und lernte mit 16 ihren Mann kennen. Der Vormund zeigte sich darüber enttäuscht und habe ihr erklärt, er habe sie nicht 11 Jahre lang in einem Heim versorgen lasse, damit sie danach wieder ins Zigeunerleben zurückkehre. Mit 17 wurde Frau E. schwanger und mit 18 gebar sie Riccharda. Frau G.: Und das gab dann natürlich wahnsinnige Probleme mit dem Vormund. Er liess dann auch sie [die älteste Tochter] adoptieren, ohne meine Unterschrift. Ja, es war ein Cabaret. Gegen diese Adoption erhoben dann die E.s Einspruch, nachdem sie einen Anwalt konsultiert hatten, der ihnen die Sachlage dargelegt hatte. In der Folge hat dann das höchste Amt, das Vormundschaftsbüro, also der höchste, der dort war, hat dann die Unterschrift gegeben, dass wir heiraten konnten. Dass sie die Tochter nicht.. also ist dann die Adoption retour gegangen. Ich habe dann auch noch einen Brief bekommen, in dem sie sich entschuldigten und Herr X [der Vormund] sei halt noch vom alten Schlag, und er sei halt bei Herrn Siegfried [Kinder der Landstrasse] noch in der Lehre gewesen, und ich müsse das halt auch begreifen, er habe das quasi nicht böse gemeint. Und ich war dann natürlich furchtbar wütend, erzählt Frau E.

Von den drei Töchtern geht nur noch die jüngste zur Schule, obwohl auch Anna noch schulpflichtig wäre: (...) ja sie hat ihre sieben Jahre gemacht, dann haben wir eigentlich selber (,) also sie haben sie dann nirgends (,) ich habe dann keinen Schulplatz mehr gefunden für sie, dann haben wir sie halt herausgenommen. Auf meine Frage, warum sie keinen Schulplatz mehr gefunden hätten, erzählt mir Frau E., dass sie in der Gemeinde X im Kanton Zürich, wo die Familie sich über den Winter zuerst niederlassen wollte, Schulgeld hätte bezahlen sollen. Zuerst hätten die Behörden 2500 Franken pro Kind verlangt, danach hätten sie den Betrag auf 1400 Franken reduziert. Die Rechnung über 1400 Franken legt mir Frau E. auf den Tisch. Sie habe dann der zuständigen Behörde erklärt, dass sie auch diesen Betrag nicht bezahlen könne, worauf diese erklärt habe, dann würden sie nur die jüngste Tochter in die Schule aufnehmen. In der Folge besuchte dann

Silvana für zwei Wochen die Schule in der Gemeinde X. Weil das von den E.s eingereichte Baugesuch nicht bewilligt wurde, ist dann die Familie aber in eine andere Gemeinde gezogen, wo wiederum nur die jüngste Tochter die Schule besuchte.

Frau E: Viereinhalb Monate, etwa, ging sie dorthin. Wir konnten eben erst spät auf den Platz, wir durften erst Mitte November auf den Platz. Und dann im Februar, Mitte März mussten wir wieder weg.

(...)

Die Ältere ist dann gar nicht mehr gegangen. Eben auch durch .. sie hatte dann auch Mühe, wieder noch .. eben, sie hatte auch Angst wieder in eine neue Schule.

I: Angst vor was?

Frau E.: Ja, einfach (...),(...) Angst, sie hatte ja dort keine Kollegen. Eben im Prinzip, wie es halt überall ist, wieder dieses Auslachen vielfach, weil du jensisch bist, sie hatte dann im Prinzip wirklich Angst, um wieder in eine neue Schule zu gehen. Und dann hat sie gesagt: "Los Mami, ich will nicht mehr zur Schule. Ich will ja gleichwohl auch hausieren gehen." Dann haben wir dann auch geredet, und dann haben wir gesagt, also nein, sie müsse im Prinzip nicht mehr, wenn sie nicht wolle, nochmals zur Schule.

Als ich die Mutter frage, ob sie es bedaure, dass die Tochter nicht mehr zur Schule gehen will, sagt sie:

Frau E.: Also es ist ja so im Prinzip: sie kann lesen, schreiben, sie kommt (,) also sie war eher eine gute Schülerin. Also sie hätte auch die Sek machen können, deshalb hatte sie eigentlich keine Probleme.

I: Hat sie sie denn gemacht?

Frau E.: Nein, eben, das wäre ja jetzt gekommen. Sie wäre jetzt in die Sek gekommen, im Prinzip. Also Sek, durch das, dass sie im Winter zur Schule gegangen ist, hat man sie dann in die Realklasse platziert, damit sie auch sicher mitkommt. Aber von der Lehrerin her, hätte sie die Sek machen können. Aber sie hat gesagt, das würde nichts bringen, weil sie zu viel verliere, also durch das Jahr hindurch. (...)Im Prinzip, das, was sie eigentlich von uns her braucht, das hat sie jetzt. Also sie will keine Lehre machen. Sie will eigentlich, ja, im Prinzip weitermachen wie wir. Und das wichtige, was sie braucht, das hat sie. Die Sek bringt ihr gar nichts mehr, im Prinzip, auch die Real. Es ist für sie nicht mehr wichtig. Und aus diesem Grund hat sie dann selber gesagt, eben, sie wolle nicht mehr zur Schule. Also ich habe sie auch gefragt, ich habe gesagt: "Lueged, ihr könnt die Schule fertig machen, wenn ihr eine Lehre machen wollt, dann macht ihr eine Lehre". Aber es ist einfach schwierig durch die Reise, überhaupt etwas zu finden.

Zusammen mit ihrer älteren Schwester, wird Anna nun in andere Pflichten eingeführt: (...) sie macht, also ich bin jetzt ehrlich, sie lernt jetzt zuhause zuerst den Haushalt. Ich tu sie zuerst mal ein Jahr, bis sie fünfzehn ist, tu ich sie total im Haushalt, also wie man putzt, macht, kocht, alles. Und nachher gehen sie dann hausieren. Das müssen sie auch lernen.

Im Gegensatz zu Anna hatte sich Ricchara gegen Ende ihrer siebenjährigen Schulausbildung für eine Lehre interessiert. Dadurch, dass sie Fahrende seien, habe sie aber überhaupt nichts bekommen, erzählt ihre Mutter.

Im Gespräch mit den beiden älteren Schwestern sowie Sonja, der ehemaligen Klassenkameradin von Ricchara, erfahre ich, dass die drei eigentlich ganz gern zur Schule gegangen sind. Sonja meint jedoch einschränkend:

Erst gegen Schluss..

Ricchara: Gegen den Schluss.

Sonja: ..hat es einen angeschissen..

Ricchara: [Ja.

Sonja: ..aber sonst..

I: Wieso?

Ricchara: Also da hat man einfach.. also als man klein war, da waren wir eben ganz viele fahrende Kinder in diesem Schulhaus, bis um die zwanzig .. um die zwanzig, gell?

Sonja: Ja.

Ricchara: Wir waren ein ganzer Haufen. Und dann waren wir auch alle immer zusammen, dann gingen immer mehr zum Schluss, dann waren nur noch wir. Dann bekamen wir Heimweh nach den anderen. Dann wollte man auch gehen.

Die drei meinen übereinstimmend, dass sie in der Schule nur in ganz wenigen Fällen aufgrund ihrer jenischen Abstammung oder ihrer Lebensweise ausgelacht oder beschimpft worden sind. Zu den sesshaften Kindern habe man ein gutes Verhältnis gehabt. Ricchara meint sogar, dass die anderen Kinder sie um ihre Lebensweise beneidet hätten:

Auch die in der Schule, gell, die haben manchmal gesagt: "Wir wollen so sein wie ihr, es ist schön, wie ihr lebt."

Sonja: "Ihr müsst im Sommer nicht zur Schule", und so.

Ricchara: "Ihr könnt reisen." Ein Mädchen hat sogar.. also.. bei mir in der Schule war ein Mädchen, ihre Eltern haben gesehen, wie ich lebe und haben sich auch einen Wagen gekauft. Sie gingen einfach auf einen Standplatz.

I: Aha.

Ricchara: Die hatten auch Freude daran und dann haben sie sich einen gekauft. Aber sie gingen dann einfach auf einen Standplatz, schon nicht so wie wir.

Sonja: Campingplatz.

Ricchara: Ja, auf einen Campingplatz, Standplatz.

Angesprochen auf ihre schulischen Leistungen geben die beiden älteren folgende Antworten:

Riccharda: Gell, wir sind auch gut mitgekommen?

Sonja: Ja.

Riccharda: (...),(...). Ich hatte immer ein gutes Zeugnis.

Sonja: Ich auch. Nicht schlecht & also nicht gerade besonders gut, aber auch nicht schlecht.

Riccharda: Nicht wie ein Gymnasium-Schülerin, aber auch nicht schlecht.

I: Ja.

Sonja: Mittelmässig, normal.

Riccharda: So von einem vier, fünf, viereinhalb, Fünfer, so..

Sonja: Ja.

Riccharda: Teilweise auch fünf bis sechs, wir waren eigentlich gut.

I: Das ist ja super.

Riccharda: Wir hatten auch Freude, wenn wir ein gutes Zeugnis nach Hause gebracht haben.

Riccharda ist überzeugt, dass sie mit ihren Leistungen eine Lehre hätte machen können, wenn sie gewollt hätte. Ich frage sie deshalb, ob sie sich denn für etwas Bestimmtes interessiert hatte.

Riccharda: Es ist einmal das und einmal wieder das. Einmal wollte ich Coiffeuse, wie es eben so ist, einmal Kosmetikerin und einmal Bäckerin. (...),(...) nach Laune.

(...)

Und ich kann immer noch, wenn ich jetzt zum Beispiel in 2 oder 3 Jahren denke: Ja, ich will doch eine Lehre machen. Ich habe einen guten Zeugnisabschluss, ich könnte immer noch.. ich habe das Gefühl, ich würde eine Lehre finden, wenn ich möchte.

Für Sonja war eine Lehre kein Thema. Sie ist mit ihrer neunjährigen Schulausbildung (wovon vier Jahre während des ganzen Jahres) zufrieden, hat das Gefühl, sie habe alles gelernt, was sie für ihr Leben braucht und möchte ganz in der jenischen Kultur bleiben.

Während der schulfreien Zeit auf der Reise, oder wenn es galt, die Aufgaben nach der Schule zu erledigen, war für Riccharda und Sonja immer jemand da, der bei Schwierigkeiten behilflich sein konnte. Wenn die Mutter nicht da war, dann half die Tante, ältere Geschwister oder sonst irgend jemand. Sogar bei Fragen, die den Französischunterricht betrafen, habe sich immer jemand aus der französischsprachigen Verwandtschaft finden lassen, der weiterhelfen konnte, erzählt Riccharda.

Mit dem Französisch hatten alle drei so ihre Mühe in der Schule.

Riccharda: In der Schule haben wir das nie begriffen (lacht). Das war jetzt das Einzige, das wir alle nie begriffen haben.

Anna findet, dass es in der Schule viel schwieriger war, etwas zu verstehen, als wenn sie den eigenen zuhört. In der Schule hätten sie die Wörter so komisch ausgesprochen. Ricchara meint gar: Sie machen das falsch unserer Meinung nach. (Lacht) Sie lehren uns das falsch. Die anschließenden Erklärungsversuche zu dem, was falsch gemacht wird, fallen dann allerdings widersprüchlich und unklar aus. Klar ist lediglich, dass den Mädchen das Französischlernen im Umgang mit den Verwandten leichter fällt als in der Schule, was allerdings nicht bedeutet, dass man es auch tut.

I: Dann habt ihr [mit den Verwandten] auch französisch gesprochen?

Ricchara: Nein, wir können nicht so perfekt, aber..

(?): [Wir verstehen es.

Ricchara: [..wir können uns verständigen. Aber in der Schule konnten wir das nie (lacht).

(...)

Ricchara: (...) Wenn ich das jetzt wirklich möchte, richtig [Französisch] lernen, ich hätte keine Probleme mit diesen Leuten das zu lernen.

(...)

I: Aber möchtest du denn das lernen?

Ricchara: Hm .. lernen, mich dünkt es einfach, mit der Zeit lernst du das selber. Und nicht einmal mit Wollen, es passiert einfach.

Silvanas bisherige Erfahrungen in der Schule waren weit weniger positiv als diejenigen ihrer zwei Schwestern. Die Neunjährige besuchte im vergangenen Winterhalbjahr zum zweiten Mal die erste Klasse in einer kleinen Zürcher Gemeinde. Ihr erstes Jahr absolvierte sie in einer Agglomerationsgemeinde Zürichs, in einer Schule, wo es eigentlich viele fahrende Kinder hat. Trotzdem sei dieses erste Jahr schlimm gewesen, erzählt die Mutter, es sei eine neue Lehrerin dort gewesen.

Frau E.: Mit ihr hatte ich jede Woche ... also entweder hat sie gesagt, Silvana sei ein Saugoof, oder unsere Zigeunergoofen seien verwöhnte Goofen, sie möge die Goofen von uns nicht, und dann durften die Kinder sie [Silvana] plagen und sie gab dann immer ihr die Schuld. Die Kinder leerten ihr Wasser über die Kleider von den Wasserfarben und dann sagte sie: "Silvana du musst dich auch nicht immer so dumm anstellen, du bist selber Schuld". Oder wenn sie sie plagten, es war einfach fix Silvanas Schuld. Dann ging ich zweimal (...),(...) und sagte: "Aber hören Sie, Frau C., das geht einfach nicht". Dann sagte sie, sie [Silvana] müsse sich halt mehr anpassen, wir seien auch später zur Schule gekommen und sie möge sowieso unser Volk nicht. Dann ging ich in den Hort und sprach im Hort mit der Hortleiterin, und dann (ging die Hortleiterin zu ihr?) und sagte, sie könne doch nicht einfach unseren Kindern Saugoofen sagen, das gänge einfach nicht. Das sei dann einfach normal, dass die Kinder dann nicht mehr gerne zur Schule kämen. Dann sagte sie [die Lehrerin], sie stehe zu dem, was sie gesagt habe und sie sage das auch weiterhin, unsere Goofen seien Saugoofen.

Auch die Cousine von Silvana, die mit ihr dieselbe Klasse besuchte sei von der Lehrerin immer beschuldigt worden. Die beiden, die wie Schwestern aneinander hängen, seien bei Gruppenarbeiten immer getrennt worden, weil die Lehrerin der Meinung war, dass die Probleme nur grösser würden, wenn sie zusammen seien.

Unter dieser Situation begann dann Silvana zunehmend zu leiden.

Frau E.: Ich bekam dann einfach mehr Probleme. Sie bekam dann immer Fieber und wollte nicht mehr zur Schule. Am Schluss war sie so viele Male krank.. ja sie kam dann einfach nicht mehr mit in der Schule. Sie musste jetzt das zweite Mal die erste Klasse machen. Es ging nicht mehr, es war so .. eben sie weinte dann immer: "Ich will nicht mehr zur Schule, die Lehrerin ist böse". (...). Also auch, als das Schulzeugnis kam, sie hat mir alle schlechten Punkte aufgezählt, aber nicht einen guten. Auch als ich gesagt habe: "Wie sieht es denn mit den schulischen Leistungen aus?" Ja, das sähe gar nicht gut aus, sie könne nicht lesen und schreiben, sie konzentriere sich nicht. Und ich habe das dann nicht begriffen, weil im Kindergarten hatte sie keine Probleme, mit den Kindern nicht, mit der Lehrerin nicht. Und Angelika [die Cousine] und sie waren auch zusammen in den Kindergarten gegangen. Die hatten jetzt wirklich keine Probleme. (...) Am Schluss wurde ich natürlich auch wütend und sagte, jetzt müsse sie einfach bremsen, so sei das nicht, wie sie das beschreibe. Und sie [die Lehrerin] sagte dann, ihr sei es sowieso lieber, wenn man sie [Silvana] gar nicht mehr zu ihr brächte, also wenn ich für eine andere Lehrerin schauen würde, wenn sie dann wieder zur Schule komme. Sie habe es lieber, wenn keine Kinder von uns bei ihr seien.

Wie bereits erwähnt, wiederholte Silvana dann die erste Klasse der Gemeinde B. Die dort zuständige Lehrerin habe zwar keinerlei Vorurteile gegenüber Fahrenden, sie habe aber auch keine Erfahrung und sei mit der Situation überfordert.

Frau E.: Die Lehrerin nahm sich viel zu wenig Zeit, um .. um die ganze Sache abzuklären mit den fahrenden Kindern. Also sie ist eigentlich vor einem Problem gestanden, das sie nicht verstanden hat. Sie konnte das nicht bewältigen, auch als wir kamen. Sie hat eigentlich von den schulischen Leistungen her mit Silvana gar keine Probleme. Auch bei der Zeugnisbesprechung hat sie mir gesagt, im Prinzip sei Silvana fast zu weit voraus. Aber da sie ja viel gefehlt habe, könne sie sie gut mitziehen. Also sie habe einfach keine Probleme in der Schule, man merke einfach, dass sie in der ersten Klasse Mühe gehabt habe mit dem Umgang mit der Lehrerin alles und das merke sie auch. Also sie gehe im Prinzip widerwillig zur Schule. Also sie habe noch nie ein Kind gehabt, das so widerwillig und ungerne in die Schule käme wie jetzt sie. Aber von den schulischen Leistungen her hat sie gesagt, sei sie eigentlich gut, sei sie [die Lehrerin] auch zufrieden. Das Problem kam dann, als wir sie aus der Schule genommen haben. Also sie [die Lehrerin] war total unvorbereitet, auch mit den Aufgaben. Ich habe jetzt alles selber gekauft. Die hat mir ein Rechenbüchlein mitgegeben und für den Rest hatte sie überhaupt nichts parat gehabt. Und ich habe ihr gesagt: "Ja aber ich habe Ihnen frühzeitig, ich habe Ihnen zwei oder drei Wochen vorher gesagt, wann wir fahren." Und ich wäre einfach schon froh gewesen, wenn

sie mir etwas parat gemacht hätte. Nicht, dass sie [Silvana] wieder retour fällt [die Klasse wiederholen muss]. Und sie hat dann zu mir gesagt, sie könne nicht im Voraus Schulstoff parat machen. Und sie habe noch nie fahrende Kinder in der Schule gehabt und deshalb wisse sie nicht, wie sie damit umgehen solle, und im Prinzip sei sie ja nicht verpflichtet, mir den Schulstoff weiterzugeben. Und dann habe ich ihr dann gesagt: "Doch eigentlich sind Sie ja verpflichtet, weil den Schulstoff muss ich weiterhin mitmachen, den Sie in der Schule behandeln. So wie ich ja verpflichtet bin, mein Kind weiter zu unterrichten während der Sommerzeit, sind Sie verpflichtet, die Sachen parat zu machen. Weil ohne Schulstoff kann ich den Schulstoff nicht weiterführen". Und sie hat dann gesagt, ja gut, das begreife sie schon, aber sie könne das nicht, das gehe nicht. Dann habe ich gesagt, dann solle sie mir wenigstens jeden Monat etwas schicken, und ich schicke den Schulstoff retour. (...) Und jetzt einmal, wir sind jetzt seit Mitte März unterwegs, und jetzt einmal habe ich auch etwas bekommen, aber bis jetzt ist wieder nichts mehr gekommen. Also, ich habe jetzt eher dort Probleme, dass ich einfach schlussendlich in der Luft hänge. Also, ich kann es auch zeigen: Ich habe jetzt sämtliches Zeug selber gekauft.

Frau E. zeigt mir dann die Lernmaterialien, die sie, vermutlich in einem Warenhaus, gekauft hat und verweist auf die noch aufgeklebten Preise (vermutlich, damit ich ihr auch wirklich Glauben schenke). Sie habe nachgeschaut, was in der ersten Klasse alles wichtig sei und habe dann nach Gutdünken die Hefte ausgewählt. Silvana brauche gerade im Lesen und Schreiben Unterstützung, die Lehrerin schicke ihr aber nur Material für das Rechnen. Frau E. legt mir die Rechenblätter vor und erklärt ausführlich, woran Silvana gearbeitet hat, und was sie wann noch erledigen muss.

Neben diesen organisatorischen Schwierigkeiten bestehen auch in der kleinen Gemeinde B. Integrationsprobleme. Auch dort werde Silvana ausgegrenzt.

Silvana: [Die MitschülerInnen sagen:] "Du ziehst dich immer so schön an für die Schule, ich würde mich schämen, du hast ..." und dann raufen sich mich an den Haaren, weil ich so lange Haare habe, weil ich manchmal einen Zopf habe oder so, so herunterziehen.

Frau E.: [Du würdest stinken..

Silvana: Ja, weil ich stinke wie eine Kuh und so.

I: Und das war einfach am Anfang?

Frau E.: Nein, nein, das war bis zum Schluss.

Silvana: [Nein, nein.

I: Und trotzdem bist du danach noch gerne zur Schule gegangen, am Schluss, als du dich ein wenig angewöhnt hattest?

Silvana: Nicht wegen den Kindern. Aber ich habe manchmal gerne Aufgaben gemacht.

I: Aber wegen den Kindern nicht? Hattest du keine Freundin oder einen Freund?

Silvana: [Schüttelt den Kopf].

I: Nicht?

Silvana: Einmal hatte ich eine, die ist dann .. die ist dann .. hat nachher auch blöde getan.

Nach dem eigentlichen Interview, am Mittagstisch sitzend, erzählt die Mutter beiläufig, dass die KlassenkameradInnen geklatscht hätten, als Silvana die Klasse verlassen habe, um auf die Reise zu gehen.

Erstaunlicherweise hatte Silvana während des Interviews jedoch auf meine Frage, ob sie lieber zu Hause oder in der Schule arbeite, geantwortet, sie gehe lieber zur Schule: Dort erklären sie es mir manchmal .. dort verstehe ich es auch besser (,) manchmal. Die Mutter erklärt sich diese Antwort damit, dass sie selbst mit der Tochter halt strenger sei als die Lehrerin, dass es nicht am Erklären liege, schliesslich habe sie im Heim zehn Jahre lang die Schule besucht.

Auch die älteste Tochter hatte von der vierten bis in die sechste Klasse Integrationsprobleme in der Schule, allerdings nicht wegen MitschülerInnen, sondern wegen ihres Lehrers, der fahrende Kinder einfach nicht mochte. Als dann die zweitälteste Tochter auch zu diesem Lehrer in die Klasse gekommen wäre, suchte Frau E. den Kontakt zu den Schulbehörden, die dann dafür sorgten, dass Anna einer anderen Klasse zugeteilt wurde. Im Grossen und Ganzen sei die Schulzeit in der grösseren Agglomerationsgemeinde jedoch relativ gut verlaufen, auch in Bezug auf die Behördenkontakte. Und dies, meint Frau E., sei schon eher der Ausnahmefall:

(...) es gibt natürlich sehr viele Kantone, in denen überhaupt nichts läuft. Zum Beispiel im Bündnerland nehmen sie keine Kinder an in die Schule, überhaupt keine Kinder. Musst in die Privatschule.

I: (...),(...)

Frau E.: Überhaupt nicht, weder im Sommer noch im Winter. Prinzipiell nicht. Und wenn sie ein Kind nehmen, dann muss es das ganze Jahr hindurch in die Schule. Oder wird das auch nicht diskutiert, ob es raus darf oder nicht.

I: Du hast schon konkrete Erfahrungen gemacht damit?

Frau E.: Wir wollten im Bündnerland halten, also einen Standplatz. Wir haben uns erkundigt und dort haben sie dann sofort gesagt: "Wir nehmen keine fahrenden Kinder, fertig. Und wenn, dann wird nicht auf die Reise gegangen, fix in die Schule". Also da konntest du auch nicht reden, da ist gar nichts gelaufen.

(...)

Frau E.: Ja. Das Problem ist im Prinzip, der Zürcher ist relativ ziemlich gut. Aber eben der grösste Teil.. also von zehn Kantonen sind vielleicht zwei Kantone. Also in St. Gallen hat meine Schwägerin extrem Mühe. Also in St. Gallen.. sie hat auch, als sie sie herausnehmen wollte.. also das wurde überhaupt nicht diskutiert. Da haben sie gleich gedroht mit 5000 Franken, oder mit 2000, ich weiss nicht mehr, also einen sehr hohen Geldbetrag als Busse. Also da war jetzt (gar nichts drin?).

I: Also Busse..?

Frau E.: Wenn sie sich getrauen würde, die Kinder aus der Schule zu nehmen.

I: Mhm.

Frau E.: Also in St. Gallen ist es ganz schlimm. Die lassen auch nicht mit sich diskutieren. Gar nichts.

I: Also ist das eigentlich nicht gelöst organisatorisch?

Frau E.: Nein, überhaupt nicht. Es ist extrem schwierig. Der einzige Kanton, bei dem das Problem relativ gelöst ist, ist - so wie ich die Erfahrung gemacht habe - Zürich. Und in den restlichen Kantonen ist es überhaupt nicht gelöst. Gar nicht. Also relativ ganz wenige Kantone.

Die Schule in der Agglomeration Zürich habe auch Interesse für das Leben der Fahrenden gezeigt, indem etwa ein Film angeschaut und gemeinsam mit den Fahrenden darüber diskutiert worden sei. Trotzdem hat Frau E. Vorbehalte gegenüber den Annäherungsversuchen der Sesshaften: Aber, dass sie im Prinzip vom Leben.. also sie wissen das Leben von uns ja nicht, somit konnten sie ja unseren Kindern auch nichts vermitteln. Mit dem "wissen" ist in dieser Aussage vermutlich das Wissen, das man im fahrenden Alltag benötigt, gemeint. Frau E. fährt fort: (...) zum Beispiel wie man einen Brief schreibt an die Behörden, das haben sie auch nicht gelernt in der Schule. Das habe ich alles selber lernen müssen. Also ich habe ja sicher lesen und schreiben gelernt, aber wie ich einer Behörde einen Brief schreiben muss, habe ich schlussendlich selber lernen müssen. Auch beim Umgang mit dem Computer vermisst Frau E. die eigentliche Anwendung des Gelernten. Zwar erhielten die Kinder eine Art Computergrundkurs, wie man aber per Internet eine Offerte für das Schleifen von Messern oder das Anstreichen von Fensterläden mache, das werde nicht vermittelt. Und das werde gerade in Zukunft wichtig sein, weil immer weniger durch die Türe, sondern durch das Internet kommuniziert werde.

Demgegenüber findet Frau E. auch einige Lerninhalte in der Schule überflüssig. Beispielsweise brauche man im fahrenden Alltag keine Wurzel- oder Bruchrechnungen. Auch dem Französisch werde in der Schule mehr Bedeutung beigemessen, als es für die Fahrenden nötig sei. Weiter fügt sie an, dass Riccharda im Fach Deutsch mehr Aufsätze und so Zeugs gehabt hätte, und das benötige sie nicht. Viel wichtiger findet Frau E. die Förderung der mündlichen Kommunikationsfähigkeit, die für ein erfolgreiches Verhandeln und Diskutieren mit Behörden unabdingbar sei.

Um Aufschlüsse über die zeitlichen Strukturen des Lernens während der Reise zu erhalten, frage ich Silvana nach ihren Ferien.

I: (...) diejenigen Kinder, die jetzt in der Schule sind, die haben ja schon bald fünf Wochen Sommerferien. Hast du dann auch Sommerferien?

Silvana: Jaa..?

I: Oder arbeitest du jeden Tag?

Silvana: Ja, dann habe ich.. oder?

Frau E.: Nein das ist so: Wenn es bei uns nun wirklich heiss ist, dann machen wir es so: Es ist heiss, oder sie ist nicht so "zwäg", dann setze ich mal 2, 3 Tage aus.

I: Dann sind das eigentlich ein bisschen die Ferien?

Frau E.: Ja, für sie. Und sonst mache ich dafür toujours regelmässig. Ja, es gibt so, sagen wir, einen Tag, oder wenn wir fahren, dann fallen ja wieder zwei Tage weg, dafür macht sie dann einfach wieder ein bisschen mehr an einem anderen Tag. Oder ich mache einfach dafür keine Sommerferien, weil sie hat ja jetzt nicht Schule wie die Kinder haben, wir machen einfach 2 Stunden pro Tag.

Silvana: Aber am..

Frau E.: [Dann mache ich dafür einfach die Sommerferien auch (...),(...)]

Silvana: ..am Montag... und am... am Montag ... und am..

Frau E.: [Am Samstag, Sonntag mache ich keine Aufgaben, dann hat sie auch das Wochenende. Also das dann schon. Gell. (Pause) Aber eben wir machen auch, wenn jetzt Ferien sind, dann mache ich auch weiterhin mit ihr, weil..

I: Einfach regelmässig..

A: Ja, einfach regelmässig, bis sie wieder in die Schule geht.

4.3.3. Fallbeispiel 3: Die Familie K. schickt die Kinder nicht zur Schule

Die K.s haben vier Kinder im Alter zwischen 8 und 15 Jahren und leben vom Schleifen, Pfannenflicken, Schirmflicken, Metall-, Recycling- und Antiquitätenhandel. Die ganze Familie wohnt in einem einzigen Wohnwagen und ist das ganze Jahr hindurch unterwegs. Die Fahrtroute ist nicht vorgegeben, hin und wieder fahren die K.s auch für ein bis zwei Monate ins benachbarte Ausland. Das geschieht meist spontan, mit dem Ziel, Verwandte und Bekannte zu besuchen. Er könne von seinen Leuten im Ausland aber auch immer wieder viel lernen, meint Herr K. In den Ländern rund um die Schweiz sei das Leben für Fahrende härter, deshalb hätten die Leute dort die besseren Überlebensstrategien, die er sich dann auch etwa zu eigen mache.

Die Familie K. ist das ganze Jahr über auf der Reise, weil sie im Winter über keinen festen Standplatz verfügt. Aus demselben Grund besuchen die Kinder keine Schule. Drei Winter lang seien die beiden ältesten bisher zur Schule gegangen: Das war dazumal, als ich einen Platz hatte, wo ich drauf konnte. Aber dann haben sie den Privatplatz auch von der Gemeinde her wieder zugemacht, irgendwie verbarrikadiert oder so. Seither, so Herr K., ist die Familie dauernd auf der Reise: Ich kann nirgends hin. Und die Standplätze, die sind, die sind einfach gefüllt im Winter. Die sind einfach gefüllt. Also wo soll ich meine Kinder .. soll ich auf der Strasse leben? .. Die Durchgangsplätze, wie das [hier] einer ist, die sind im Winter geschlossen. Also darf ich hier ja im Winter auch nicht bleiben.

(...)

Also im Winter bin ich auf der Strasse. Ich habe keine Möglichkeit, dass ich bleiben kann. Ich kann nicht, sagen wir auf einem Parkplatz bleiben eine Woche und dort meine Kinder eine Woche zur Schule schicken, und dann muss ich Ende Woche wieder gehen, oder nach zwei, drei Tagen und dort wieder meine Kinder in die Schule bringen. Das ginge ja gar nicht.

Die Eltern K. versuchen trotzdem immer wieder, für ihre Kinder einen Schulplatz zu finden, bisher jedoch ohne Erfolg. Bei der letzten Anfrage zwei Wochen vor den Sommerferien auf einer kleinen zürcherischen Gemeinde, wo die Familie einen Standplatz bekommen hätte, wurde ihnen gesagt, man würde sich alsbald wieder bei ihnen melden. Seither sind gut zwei Monate verstrichen, ohne dass die K.s von der Gemeinde einen Bericht erhalten hätten. (...) was nützt mir der Platz, wenn ich die Kinder nicht zur Schule schicken kann? fragt sich Herr K. Und umgekehrt: (...) wenn es eine Gemeinde ist, die sagt "Ihr könnt eure Kinder zur Schule schicken". Wo soll ich dann meinen Wohnwagen hinstellen die fünf, sechs Monate? Dann habe ich schon versucht, eine Wohnung zu nehmen über den Winter, damit meine Kinder zur Schule können. Dann heisst es einfach: "Ihr seid Jenische (h), ihr habt keinen festen Lohnauszug", sagt man dem, gell?, "und ihr habt keine Referenzen". .. Ich bekomme gar keine Wohnung. Ich würde sogar das tun für meine Kinder, obwohl ich vielleicht 30 Kilos abnehmen würde, wenn ich in einer Wohnung drin wäre.

Je älter die Kinder werden, desto schwieriger wird es, sie irgendwo einzuschulen, nicht nur seitens der Behörden. Mit fünfzehn könne er seine Kinder nicht mehr in die erste Klasse schicken, meint Herr K. und fügt an: Ich will meine Kinder auch nicht beschämend hinstellen, weil die Sesshaften meine Kinder nicht in die Schule nehmen wollen. (...),(...) oder weil alle Türen verbarrikadiert und zu sind. Seine Frau möchte auch den Vorwürfen aus dem Weg gehen, die sie zu hören bekommt, wenn sie die Kinder irgendwo anzumelden versucht: "Warum habt ihr sie nicht [eingeschult], warum?" Herr K. schildert im Anschluss an diese Bemerkung, wie er von einem Mitglied einer Gemeindebehörde auf die allgemeine Schulpflicht aufmerksam gemacht worden sei. Als er, Herr K., dann die Situation erklärt habe, habe der Betreffende nur gesagt, das Ganze sei halt nicht sein Problem.

Wegen der bestehenden Schulpflicht muss die Familie K. die Schulabstinenz der Kinder aber sonst möglichst geheim halten.

Herr K.: Ich kann das nicht an die grosse Glocke hängen. Dann bekomme ich eine Busse. (...) Aber eine offene Türe, dass sie sagen: "Irgendwo ist eine Möglichkeit, ihr könnt dort halten mit dem Wohnwagen oder ihr könnt dort eure Kinder zur Schule schicken", das dann wieder nicht. Aber eine grosse Busse, das werde ich bekommen.

Herr K. befürchtet, dass hinter der Ablehnung und der Ignoranz gegenüber den schulischen Anliegen Methode steckt: Ich habe einfach das Gefühl, dass die sich irgendwie gegen uns abgesprochen haben. (...) wenn die [fahrenden Kinder] nicht geschult sind, wenn die nichts gelernt haben, oder sie können nicht lesen und schreiben, dann können sie sich später auch

nicht wehren. ... Also ich muss ja automatisch auf den Gedanken kommen. Wenn alle zusammen abblocken, dass unsere Kinder die Schule nicht besuchen können oder nicht besuchen dürfen. Oder sie verbarrikadieren einfach Plätze, wo wir die Chance hätten, die Kinder zur Schule zu schicken. Wieso machen sie das? Eben weil sie (...),(...) haben, wir machen es so, dass sie später nicht wissen, was sie unterschreiben. Dann können sie mit Zetteln auf den Platz kommen: "Ihr müsst hier unterschreiben, wegen wir wollen vielleicht einen Platz eröffnen". Dabei ist es für .. dass er zugeht oder ... sonst einfach irgend etwas.

Auch ganz allgemein hat Herr K. das Gefühl, das Verhältnis zwischen Sesshaften und Fahrenden habe sich verschlechtert. Aufgrund der Unkenntnis ihrer Lebensweise hätten die Sesshaften viele Vorurteile gegenüber den Fahrenden, zum Beispiel, dass die Fahrenden keine Steuern oder keine AHV-Beiträge zahlen, oder dass sie keinen Militärdienst leisten würden. Dass sich Vorurteile auch in rassistischen Äusserungen und Handlungen entladen können, hat die Familie K. schon mehrmals selbst erfahren. Herr K. erzählt, was sich kürzlich neben dem Durchgangsplatz ereignet hat: Nur ein Beispiel vom Verständnis der Sesshaften gegenüber uns: Es heisst, es sei besser geworden, verständnisvoller. Hier neben dran ist ja eine Zivilschutzanlage. Momentan sind da drinnen die Militär. Und wenn ich natürlich höre am Nachmittag oder am Abend, oder sie machen Stellung gegen uns und rufen: "Heil Hitler!" Soll ich denn da sagen, oder das Gefühl haben, es sei besser geworden?

(...)

Und das sind junge Leute und nicht alte. Das ist eine Generation wie wir auch, es sind nicht die Alten. (...),(...) Und die sind noch extremer. Und es ist das Militär, das Schweizer Militär, das gegen uns ruft: "Heil Hitler!" und das Zeichen macht. Also soll ich daran Freude haben? Oder soll ich mir meine Gedanken darüber nicht machen, wie die Zukunft aussieht?

(...)

Und diesmal, wenn die erste Krise kommt, oder wenn wieder einmal so etwas kommt, ein Krieg, oder ähnlich wie ein Krieg, dann sind wir die ersten, die an der Wand stehen und erschossen werden. Hundertprozentig. Hundertprozentig.

I: Also ihr erfährt das schon noch täglich, dass man euch ausgrenzt?

Herr K.: Jaja. Und eben. Für was soll ich all mein Leben preisgeben, für was? Sie verstehen es ja gleichwohl nicht. Oder sie wollen es nicht verstehen.

Die Eltern K. versuchen selber, ihren Kindern das Wichtigste an Schulbildung beizubringen. Sie stellen ihnen Rechnungen auf oder lehren sie das ABC.

Herr K.: (...) es ist natürlich schon nicht das Gleiche wie eine öffentliche Schule. Bis meine Kinder das Gleiche gelernt haben, sagen wir in neun Jahren, bräuchte ich vielleicht fünfzig Jahre. Ich weiss ja auch nicht den Lehrstoff.

I: Macht ihr denn das regelmässig, habt ihr irgendwie pro Woche..

Herr K.: [Nein wir machen das nicht jeden Tag. Jeden Tag kannst du nicht .. wir haben auch noch andere Sachen, die wir machen müssen. Wir müssen ja auch existieren, wir müssen ja auch arbeiten, die Frau muss auch den Haushalt machen, dann kommen ein Haufen andere Sachen auch noch dazu.

I: Also das kommt dann noch, wenn man Zeit hat?

Herr K.: Ja. Das kann einmal in der Woche sein, das kann einmal im Monat sein.

I: Was heisst das, eine Stunde lang?

Herr K.: Ja. Zwei, drei Stunden, je nachdem auch wieder.

I: Also nie vergleichbar..

Herr K.: [Aber das ist nicht abgesprochen, dass wir sagen können, wir machen das einmal in der Woche. Und am Sonntag ist Sonntag, weil unsere Kinder wissen auch, was ein Sonntag ist. Die anderen haben dann auch frei.

Der älteste Sohn hat auf diese Weise lesen gelernt, ein langsames Lesen, wie der Vater betont und (...) dann muss er es zwei, dreimal durchlesen, bis er überhaupt begreift, was geschrieben ist. Man muss es ja schlussendlich auch noch verstehen. Noch unsicherer sei Demian beim Schreiben: Er kann es schon auch, das Schreiben, aber es geht einfach unheimlich lange und hat einen Haufen Fehler drin. Oder wenn ich ihm ein Wort sage wie Verwandtschaft, er meint vielleicht, er habe Verwandtschaft geschrieben, dabei tönt das ganz anders, wenn man es liest. Also spezielle Wörter natürlich. Das ist das, was ich gesagt habe. Das fließende Schreiben, Rechtschreibung, das fehlt einfach.

Herr K. macht auch darauf aufmerksam, dass es zum Lernen im Minimum Papier und Schreibutensilien braucht: Und viele jenseitige Familien leben ja unter dem Existenzminimum. Und das Schulzeug, das ist teuer! Das kostet Geld. Wenn sie schon unter dem Existenzminimum leben, wie wollen sie dann noch für zwei, dreihundert Franken so Zeug kaufen? (...) Also ich kann auch nicht immer Schulhefte und Zeug kaufen, das geht in ein Geld hinein.

Trotz fehlender Schulbildung sind die Eltern K. davon überzeugt, dass ihre Kinder gut auf das fahrende Leben vorbereitet sind.

Herr K.: Also von dem her habe ich gar keine Angst, dass meine Kinder die Existenz mit unserem Beruf nicht durchstehen könnten, oder dass sie später sesshaft werden (...), dass sie selber, wenn sie einmal eine Familie haben, dass sie ihre Familie mit dem Lohn einer Fabrik ernähren müssen.

Diese Überlebensfähigkeit hätten die Kinder nicht zuletzt deshalb, weil sie in der Zeit, in der die Gleichaltrigen die Schule besuchen, den Handel erlernen könnten. Das sei der einzige Vorteil, den sie daraus zögen. Herr K. meint sogar, dass die Schulabstinenz die Fahrenden in ihrem Identitätsbewusstsein stärkt.

Herr K.: Indem sie uns keinen Lebensraum geben, oder unsere Kinder nicht in die Schule nehmen an gewissen Orten, meinen sie, wir würden dadurch dumm. Oder wir seien nicht

lernfähig. Aber in dieser Zeit lernen wir anderes. Lernen wir, wie wir überleben müssen. (...) Ich habe einfach das Gefühl, dass sie sagen: Wir nehmen ihnen den Lebensraum weg oder ihre Arbeit weg, wie auch mit den Patenten und alles. Wenn sie dort abbauen müssen, oder sich noch mehr anpassen müssen, irgendwann sind sie so fest angepasst, dass sie in die Wohnungen und in die Fabriken gehen. Vielleicht denken sie auch, es gehe zwei, drei Generationen, bis alles stillgelegt ist. In dieser Zeit arbeiten wir aber auch. Unsere Kinder wachsen ja auch in dem auf. Also suchen wir ja auch wieder unsere Wege. Also wird in der Zeit, in der sie meinen, wir würden leise werden und ruhig werden, in dieser Zeit werden wir noch stärker. Von dem her (h) ist es für uns ein Vorteil. Vom Überleben, in Sinne vom Überleben. Aber nicht in dem Sinne, wenn wir einmal einen Brief oder etwas bekommen, sollte man ja gleichwohl lesen und schreiben können.

Auf meine Frage an Demian, ob er darunter leide, dass er kaum zur Schule gegangen sei, antwortet er: Ich weiss gerade das Wichtigste und mehr muss ich ja nicht wissen. (...) Lesen kann ich .. gut, schreiben nicht so gut, aber dafür kann ich rechnen. (...) Das ist ja jeden Tag mit Rechnen und [Geld] herausgeben und so. Als ich von ihm wissen möchte, was denn genau das Problem sei beim Schreiben, kann er mir keine Antwort geben. Stattdessen antwortet sein Vater: Wenn man sagt, jetzt ein Wort, schreib mir jetzt: (h) x ein Wort, Baum oder so, dass er das: "Ah, Baum, ist gut, ich schreibe es." Dann muss er zuerst überlegen: "Welche Buchstaben muss ich dazu nehmen? Welche Buchstaben gehören da dazu, zum Baum?" Da muss er überlegen:" Ah, da ist B" .. also wie ein Erstklässler. B a u m [lautiert auf]. Frau K. wirft darauf ein, dass sie [die Fahrenden] beim Schreiben ja alle ein wenig schwach seien.

Weil er sich in Zukunft in einem Verein engagieren will, möchte sich Demian aber im Schreiben verbessern. Als ich ihn frage, wie er denn das zu machen gedenke, erklärt er mir, dass er mit Hilfe seiner Mutter Texte abschreiben werde. Ich lerne das einfach, sagt er dazu.

Während seine Altersgenossinnen und -genossen die Schule besuchen, fährt Demian von Montag bis Samstag mit seinem Töffli und einem Anhänger von Haus zu Haus und verkauft Besenwaren. Gut sei es ihm in den letzten Tagen gelaufen, erzählt er, obwohl es immer wieder Leute gebe, die die Türe gleich wieder zumachten oder ihn beschimpften, wenn er anklopfe.

I: Aber ist denn das nicht manchmal ein Ablöcher, wenn dir die Leute die Türe vor der Nase zuknallen, oder wenn du von deinen Eltern hörst, was es [als Fahrender] alles für Probleme gibt?

Demian: Nää. Ich bin stolz, dass ich ein Jenischer bin.

I: Und die Probleme?

Demian: Es gibt auch andere Probleme, Probleme, die Sie haben. Wir haben auch unsere Probleme.

(...)

I: Hast du keine Angst?

Demian: Nein.

Demian fühlt sich für das Leben gerüstet und für ihn ist klar, dass er die Lebensweise seiner Eltern weiterpflegen will. Sobald als möglich will er selber einen Wohnwagen kaufen und auf Tour gehen. Allerdings wird er weiterhin mit seiner Familie umherreisen: Solange bis er noch nicht selber eine Familie gegründet hat, bleibt er daheim, obwohl [auch wenn] er achtzehn, zwanzig oder fünfundzwanzig wird. Er hat zu gehorchen und da zu bleiben, meint sein Vater.

Auch die jüngeren Geschwister von Demian lernen schon das Hausieren. Sie begleiten den Vater auf seinen Touren.

I: Hast du da noch nie Probleme bekommen, dass die Leute gefragt haben: "Wieso ist denn das Kind nicht in der Schule?"

Herr K.: Doch, sie fragen mich schon: "Wie habt ihr das geregelt mit der Schule?" Dann sage ich: "Wie alle andern auch, vom Oktober bis März."

I: Aha.

Herr K.: Was soll ich das hundert Mal erklären den Leuten.

I: Dann nimmst du sie dann von Oktober an nicht mehr mit? Oder wie machst du es dann? (Lacht)

Herr K.: Dann haben sie einfach Ferien, oder der Lehrer ist krank (lacht). (...),(...) einfach jeden Tag der Lehrer krank.

I: Aha. Aber die Leute fragen dich das schon?

Herr K.: Ja, sowieso, das fragen sie schon. Und dann ... eben wir sagen, wir (...),(...), dass wir im Sommer auf die Reise können, vom Oktober bis in den Frühling gehen sie zur Schule. Ich nehme dann natürlich die anderen Beispiele, diejenigen, die die Chance haben. Dann erkläre ich es ihnen so. Im Winter sind sie in den öffentlichen Schulen und im Sommer bekommen sie Aufgaben. Und jedes Mal, wenn ich das erklären muss, den Sesshaften, wenn sie mir diese Frage stellen, denke ich: "Wenn es nur so wäre, wenn ich nur diese Chance hätte."

Bis zu seinem sechzehnten Lebensjahr war Herr K. mit seiner Familie noch mit Pferd und Wagen unterwegs. Er hat selber nur eine geringe Schulbildung. Er erzählt die genaueren Umstände:

Herr K.: Also ich habe etwa .. im Winter ... dazumal war natürlich noch die Pro-Juventute-Zeit. Wir sind sieben Geschwister mit mir. Drei Geschwister sind weggenommen worden von der Pro Juventute-Zeit. Und dann sind wir natürlich viel (h) unterwegs gewesen (...),(...) und haben uns versteckt. Der Vater hatte ja auch Angst, dass die restlichen Kinder ihm auch noch weggenommen werden könnten. Und dann war das eine Zeit .. in der Zeit, in der wir uns verstecken konnten, oder in Gemeinden, war dann .. vier oder fünf Winter

konnte ich zur Schule gehen. Aber nie volle Winter. Durch das konnte ich ein wenig lesen und schreiben. Und weil ich nachher selber .. also mit Selbstlernen. Habe ich mich ..

I: Also im Erwachsenenleben?

Herr K.: Ja. Habe ich mich selber noch gelernt und geschult und gemacht. Weil den Grundbegriff hatte ich. Aber hätte ich nicht selber gelernt, könnte ich heute nicht fließend lesen.

Zu seinen Geschwistern hat Herr K. ein unterschiedliches Verhältnis:

Herr K.: Meine anderen drei Geschwister, die auch so [in Heimen] aufgewachsen sind, die sind jünger als ich. Die habe ich erst später kennen gelernt, meine Geschwister. Erst später. Weißt du. Und das merke ich heute noch, manchmal. Die Geschwister, mit denen ich zusammen aufgewachsen bin als Kind, ist ganz etwas anderes (...) zum Reden und vom Feeling her und alles zusammen. Und die anderen drei, die in den Heimen aufgewachsen sind, die (h) studieren manchmal schon anders.

I: Sind die denn auch wieder zurück gekommen?

Herr K.: Jaja. Die sind auch wieder in den Wohnwagen und alles. Weil sie sind schon retour (h) in einem Alter, Teenager. Aber die haben wir auch per Zufall gefunden, und wir haben sie selber wieder retour gestohlen von den Heimen. Und haben sie versteckt, meine Eltern haben sie versteckt. Und einen Bruder habe ich noch retour gestohlen. Damals waren wir schon zusammen, wir hatten schon Kinder, den jüngsten. Den habe ich retour gestohlen und habe ihn bei mir versteckt. Da war er siebzehn. ... Aber es ist einfach .. die Pro Juventute hat dort eben viel (gewirkt?), sie hat viel kaputt gemacht in den Familien. In den Gefühlen, zwischen den Geschwistern und alles.

Auch Frau K. hat eine belastete Kindheit und Schulzeit hinter sich. Selber Betroffene von der Aktion "Kinder der Landstrasse" besuchte sie an verschiedenen Orten die Schule. Aufgewachsen war sie nebst fünf Jahren zu Hause bei verschiedenen Pflegeeltern und in Heimen. Sie erinnert sich daran, wie sie von ihren Eltern weggenommen wurde:

Frau K.: Und weggenommen wurde ich in St. .. also in A., am Bahnhof unten. Ich war irgendwo in den Ferien, ich weiss es auch nicht mehr, wir haben dort gewohnt. Ich bin aus dem Zug gestiegen und habe auf meine Mutter gewartet. Jetzt sehe ich ein Auto hinfahren, gegen mich, und ich war acht jährig, ich weiss es, wie wenn es heute passiert wäre. Fährt es heran, gegen mich, steigen zwei Frauen aus und haben mich in dieses Auto eingepackt und haben mich in ein Heim gesteckt. Fertig, aus. Meine Mutter kommt auch auf den Bahnhof, will mich abholen, niemand mehr da. Polizei, alles nachgefragt, ob ..

Herr K.: [Ja, sie hat ihre Tochter gesucht.

Frau K.: .. ob sie jemanden gesehen haben, ein Mädchen oder so.

Herr K.: [Was passiert ist oder so.

Frau K.: "Wir wüssten von nichts", also die Polizei, sie wüssten von nichts. Wie lange ist es etwa gegangen? Nach vier, fünf Monaten kommt dann das Telefon: Eben wir haben sie ins Heim gesteckt, Sie können sie nicht mehr holen.

Zu ihren Aufenthalten bei Pflegeeltern meint sie, es sei nirgends recht gewesen, wo sie auch gewesen sei. Zwar hätten die Behörden den Pflegeeltern verschwiegen, dass sie eine Jenische sei, aber: Mit der Zeit haben die das gesehen: ich bin ein anderes Kind. Und dann, erzählt Herr K. weiter, (...) hat es dort geheissen retour, eben auf das Büro, wo sie da diese Vermittler haben, hat es geheissen, sie [die Pflegeeltern] hätten ein gesundes Kind gewollt und nicht ein krankes Kind, das hinterblieben sei und geistesgestört sei. (...) Nur damit die Pflegeeltern sie wieder losgeworden sind.

Frau K.: Ja. Das habe ich hier in den Akten, alles. (...) Ich gehöre in ein Behindertenheim und nicht zu einer normalen Familie. Und die hatten auch Kinder und sie wollten den Kontakt nicht mit dieser .. eben mit dieser Jenischen. Dann haben sie mich wieder weggeschoben, wieder dorthin.

Der Kontakt zu ihrer Familie wurde Frau K. von den Behörden unterbunden.

Herr K.: Man muss sagen, sobald sie wieder gewusst haben, ihre Eltern, wo sie ist, und sie haben angerufen, ihre Eltern, im Heim oder zu den Pflegeeltern (...) haben sie sie gerade wieder eingepackt und haben sie zu anderen Pflegeeltern oder in ein anderes Heim hineingesteckt. Gerade als man wieder gewusst hat .. oder, dass die Chance ja nicht da ist, dass sie sie retour stehlen könnten.

Frau K.: Sie haben gewusst, dass ich eine Jenische bin, und sie wollten es aber verhindern, dass ich wieder zu meiner Familie retour komme, dass ich meine Kultur wieder weiter ... es ist ja meine Kultur.

Herr K.: Ja, wie sie es bei allen versucht haben. Sie wollten die zu Sesshaften erziehen.

Per Zufall hat Frau K. dann ihre Schwester, eines ihrer acht Geschwister, getroffen, die sie dann sogleich eingepackt und zu ihrer Familie gebracht hat.

Herr K.: Ja. Und dann ist sie ein Jahr lang ausgeschrieben gewesen, weil ihr Geschwister haben sie ja dann versteckt. (...) Dann haben wir uns dann zu dieser Zeit kennen gelernt. Dann sind wir mal auf der Strasse gefahren und irgendwie sind die draufgekommen, dass sie sie ist und ausgeschrieben ist. Dann haben sie uns gerade eingekreist mit Polizeiautos auf der Strasse. (...) Dann haben sie sie genommen .. dann haben sie sie genommen mit Handschellen, gell? Dort warst du knapp fünfzehn.

Frau K.: Sechzehn, ja.

Herr K.: Also knapp sechzehn. Dann haben sie sie genommen mit Handschellen, wie eine Schwerverbrecherin, (h) in die Urania hinunter. Dann musstest du dort eine Nacht sein, im Gefängnis. Dann mit Handschellen auf den Bahnhof laufen vor allen Leuten, in den "Chischtewage" in diesem Zug, ins Rheintal hinauf.

Frau K.: In St. Gallen bin ich auch noch gewesen.

Herr K.: Ja, Zwischenstation St. Galler Gefängnis. Und alles immer in Handschellen in der Öffentlichkeit. Und nachher ins Rheintal hinauf. Und dann hat sie ja dort .. eine Beiständin ist das gewesen?

Frau K.: Eine Beiständin.

Herr K.: Und dann haben wir uns eben kennen gelernt gehabt, dann wollte ich natürlich auch wissen, wo sie ist. Habe mich dann zu wehren begonnen, und dann haben wir herausgefunden, dass sie eben im Rheintal oben ist. Bin hinaufgegangen und habe mit dieser Beiständin geredet. Und sie war noch nicht sechzehn, also aus dem Schutzalter. Und dann sagt die zu mir, wortwörtlich, weil ich hatte dazumal ein Auto und einen Wohnwagen, ich war gerade knapp achtzehn, gerade achtzehn war ich. Dann sagt sie zu mir, wortwörtlich: "Wenn Sie ein Obdach haben für sie, können Sie sie mitnehmen unter einer Bedingung, Sie müssen sie heiraten." (...) Das musste ich unterschreiben! Die hat das aufgesetzt auf einem A4-Blatt. Ich musste die Ausweise zeigen vom Auto und vom Wohnwagen, dass ich das besitze, dass ich ein Obdach habe und unten eine Klausel: Aber nur unter der Bedingung gebe sie sie frei, wenn ich bereit sei, sie zu heiraten. ... Dann musste ich das unterschreiben und dann konnte ich sie mitnehmen.

I: Wie lange ist das her?

Herr K.: Wie lange ist das her? Das macht jetzt siebzehn, achtzehn Jahre retour.

Frau K.: Ja, siebzehn.

Das Herumgeschiebe zwischen Pflegeeltern und Heimen hat sich auch negativ auf die Schule ausgewirkt. Gar keine guten Erinnerungen habe sie an ihre Schulzeit, meint Frau K. Und je älter sie werde, desto mehr studiere sie daran herum: Weil man hat ja selber auch noch Kinder. Angst habe sie um ihre eigenen Kinder.

Herr K.: Da ist sie die erste, die sagt zu mir: "Schau, es ist das gleiche wie früher. Noch ärger als früher. Noch ärger." Dann muss ich sie wieder stoppen und sagen: "Nein, komm, wir müssen es gleichwohl probieren. Wir müssen gleichwohl einen Weg suchen."

Die Eltern K. sind überzeugt, dass das Lesen und Schreiben für die Fahrenden von grosser Bedeutung ist, mehr sogar als für die Sesshaften, meint Herr K.:

Ein Sesshafter, also der Grossteil der Sesshaften, braucht gar nicht schreiben zu können. Er hat seine Schule gemacht, er macht seinen Beruf, also seine Lehre. Wenn er seinen Beruf hat (...) muss er gar nicht mehr schreiben. Er hat seine Arbeitsstelle, seine Maschine vor sich und arbeitet (...) sein Leben lang. Ende Monat bekommt er seinen Lohn und zahlt seine Hauszinsen, seine Krankenkasse und fertig. Und so geht das weiter. (...) Und bei uns ist das wieder anders. Wir brauchen es das ganze Leben lang, jetzt. Weil, wenn wir auf einen Platz gehen, Platzbestimmungen müssen wir lesen können, es passiert sonst etwas, wir müssen das retour schreiben können. Oder wenn wir etwas fordern wollen, müssen wir das auf Papier bringen können. Und das wird das Leben lang, jetzt, so sein. Das fängt jetzt an. Und der Sesshafte braucht das gar nicht mehr. .. Doch, wenn einer ein Buch .. wenn einer ein Buch schreiben will. Lachend fordert Herr K. deshalb: Die Sesshaften, die ihre

Lehre haben und ihre Schulen gemacht haben, sie brauchen es nicht so viel, das Lesen und Schreiben, wie wir. Also sollen sie uns Platz machen in den Schulen und sie sollen mal in den Wald.

Was über das Schreiben, Lesen und Rechnen hinausgeht, beurteilen die Eltern jedoch skeptisch. Zwar würde sich Herr K. nicht dagegen sperren, dass seine Kinder Geografie- oder Turnunterricht erhielten. Schliesslich müssten sie aus rein praktischen, aber auch aus Gründen der Gleichbehandlung demselben Unterricht folgen wie die anderen Schülerinnen und Schüler, eine Spezialbehandlung könne sonst wieder zu Diskriminierungen führen. Trotzdem meint Herr K.: Geografie, das brauchen unsere Kinder nicht zu lernen in der Schule, das lehren wir sie selber. Und zu Biologie meint er: Für das braucht man nicht zur Schule zu gehen. Weil ich lebe unter dem Baum. Dann weiss ich auch, welcher Baum es ist. Gewisse Fächer brauche man erst, wenn jemand einen Beruf erlernen wolle, und daran hätten nicht viele Jenische Interesse.

I: Macht es für das spätere Leben eurer Kinder denn überhaupt Sinn, gute Schulleistungen zu erbringen? Ist das relevant für euer Leben?

Frau K.: Nein, eigentlich nicht.

Herr K. meint hingegen, bis zu einem gewissen Grad habe dies schon einen Sinn. Und wenn seine Kinder zur Schule gingen, erwarte er auch, dass sie während dieser Zeit dort etwas lernten.

Auf meine Frage, ob es auch Dinge gebe, die die Eltern in der Schule vermissen würden, antwortet Herr K., er möchte, dass seine Kinder mehr über Ihre Rechte als Fahrende Bescheid wüssten, damit sie nicht ständig in Angst leben müssen:

Herr K.: Wo sind unsere Rechte? Wie können wir uns wehren, in welchen Situationen? Bei gewissen Situationen: "Losed, das Gesetz sagt das und das. Also wenn ihr mal später im Leben drin seid, dann könnt ihr euch mit diesem Gesetzbuch, Paragraph so und so, das sind eure Rechte." (...) Weil ich mache jetzt das auch mit meinen Kindern. Halt mehr mit reden, ohne Papier. Ich lese manchmal das Gesetzbuch auch. Wenn ich etwas nicht gerade verstehe, gehe ich zu R. [einem Bekannten]: "R., wie ist das gemeint?" Dann lehre ich das jetzt schon meinen Kindern. ... Sie sollen nicht mehr das gleiche haben wie wir, als wir Kinder waren, und unsere Eltern, die gar nicht gewusst haben, wo sind unsere Rechte. Aber sie sollen auch das rechte Recht lernen. Nicht einfach eine Rederei, das könnte so sein, sondern nach Paragraph so und so. Dass sie auch wissen, wenn sie vor einem Polizisten stehen oder vor einer Gemeinde, und sie diesen Satz herausnehmen aus dem Gesetzbuch (...). (...) Und durch das werden wir ja auch stark. Also das Gefühl ist ja auch stark, weil das gibt wie einen .. wir sind in einem Ballon drin, und der Ballon ist um uns. Und der Ballon um uns herum ist das Gesetz. Und wir wissen wie umzugehen mit dem Gesetz. Weil es kann nicht einfach jeder hereinlaufen oder zu uns laufen und sagen: "Los, du machst da Fehler." Wir glauben ihm das, es seien Fehler wie er es sagt, und wir packen zusammen und gehen. Oder sonst im alltäglichen Leben. Dann können wir sagen: "Halt mal, das Gesetz sagt das anders. Das was wir da machen, das ist Recht, das passt dir nicht

als Person". Diesen Unterschied müssen wir lernen, aus dem Gesetzbuch heraus. Weil es sind viele bei uns, die kommen [wenn sie auf eine Gemeinde kommen]: "Die verstehen das Gesetzbuch sowieso nicht". Die erzählen ihnen einfach etwas, [weil sie denken] (...) wir hätten diese Kenntnisse nicht. (...) Und deshalb müssen wir auch dafür schauen, das aufzubauen und zu lehren unsere Kinder: Wo sind unsere Rechte, wo müssen wir uns fügen?

Die Angst könne man ihnen zwar nie nehmen, genauere Kenntnisse ihrer Rechte würde ihnen jedoch eine gewisse Sicherheit bieten.

Herr K.: Weil die Angst ist eben doch noch da. Die Angst ist bei gewissen Familien zu gross, dass sie sich zur Wehr setzen würden. Weil sie einfach Angst haben, dass sie bestraft werden, wenn sie den Mund aufmachen.

Auf den Vorschlag, während der Sommermonate eine fahrende Schule aufzubauen, wie es die Initianten des Projekts Schinagl vorschlagen, reagiert Herr K. im ersten Moment begeistert: Der erste wäre er, der davon profitieren möchte. Doch dann kommen ihm auch sofort Bedenken:

Aber dann ist es dann wieder das, [sie machen] vielleicht Plätze, oder die Kantone, wo ich keine Kundschaft habe. (...) Dann kommt das wieder. (...)Aber ich mache es wieder für meine Kinder. Ob ich dann das ganze Jahr mit ihnen fahren kann, wegen der Existenz, das weiss ich dann auch nicht. Aber wenn die Möglichkeit da ist, das werden wir sicher..(...). [Sie müssen] ja dann wieder Rücksicht nehmen, wo müssen die Familien arbeiten.

Als ideale Organisationsform würde Herr K. eine Schule sehen, die ganzjährig speziell für die Fahrenden unterwegs wäre. Davon könnten dann auch Familien profitieren, die im Winter keinen festen Standplatz haben.

4.4. Diskussion der Fallbeispiele

4.4.1. Der Begriff der schulischen Integration

Unter schulischer Integration soll hier ein komplexes, prozesshaftes Geschehen verstanden werden, das einzelne Teile, Individuen oder Gruppen, zum System Schule zusammenzufügen sucht. Die einzelnen Teile des Systems Schule umfassen neben den Kindern auch ihre Eltern, die Lehrerschaft, die Schulbehörden sowie das gesamte soziopolitische Umfeld, das sich mit der Schule auseinandersetzt. Die mehr oder weniger gute Interaktion zwischen diesen Teilen beeinflusst neben den rein materiellen Faktoren das Funktionieren der Schule. Bei einer erfolgreichen Integration profitiert das System als Ganzes (es funktioniert) wie auch die einzelnen Teile (persönliche Ziele werden erreicht). Entscheidend für eine "pluralistische Integration" ist die Qualität der Interaktion bzw. die Machtverhältnisse zwischen den einzelnen Akteuren. Hierzu zitiert Claude Claret in einem Vortrag das Integrationskonzept von A. Perotti, das sich auf die Integration von Immigranten bezieht: "The concept of integration is in opposition to the notion of assimilation, and indicates a capacity to compare and exchange - from a stance of equality

and participation - values, norms, and behavioural models, as much from the immigrant as from the host society" (A. Perotti in: Bulletin du CIEMI, No. 142, pp. 13-14 zit in: European teachers' seminar 1990: 17).

4.4.2. Die schulische Integration von Fahrenden

Während über die schulische Integration von Ausländerkindern viel geschrieben worden ist, findet man zur Integration von Fahrenden kaum Literatur, die auf deren spezifische Situation sowie auf mögliche Massnahmen seitens der Schule eingeht. Perregaux (1996: 46ff.) erwähnt zwar die Jenischen als "Migrierende in der Schweiz" und beschreibt kurz ihre erschwerten Lebensbedingungen - über die schulischen Konsequenzen, die sich daraus für die Fahrenden wie für die Schule ergeben, geht sie jedoch nicht ein. Die Fahrenden können jedoch nicht unter die Gruppe von Migrantinnen und Migranten subsumiert werden, weil sie durch ihre Lebensweise aber auch durch ihre Stellung als in der Vergangenheit verfolgte und heute bedrängte einheimische Minderheit andere Voraussetzungen und andere Bedürfnisse mitbringen. Die fehlende Beachtung gegenüber der Schulproblematik im Zusammenhang mit Fahrenden führt im Schulalltag häufig zu beidseitiger Verunsicherung und zumindest in der Vergangenheit auch zu inadäquaten Massnahmen, indem fahrende Kinder aufgrund ihrer Herkunft in Sonderklassen für Lernbehinderte oder sozial geschädigte Kinder platziert wurden. Diese Tendenz war und ist gemäss Liégeois (1999: 93ff.) europaweit feststellbar und liefert einen deutlichen Hinweis auf das Unvermögen der Schule, ihren Auftrag gegenüber den Fahrenden wahrzunehmen. Die ausgetretenen Wege einer Denkweise in den Kategorien des Mangels, des Handicaps oder der Unangepasstheit werden jedoch seit Beginn der 80er Jahre zusehends verlassen zugunsten einer kulturellen Betrachtungsweise (vgl. ebd.: 98). Diese Entwicklung weckt zwar Hoffnungen auf eine bessere schulische Betreuung - angesichts des Status Quo muss sie aber als eine Bewegung bewertet werden, die den nötigen strukturellen und denkerischen Anpassungen einer Allgemeinheit noch weit voraus ist.

Mit der Diskussion über der Fallbeispiele möchte ich die schulische Integration von der Seite der Fahrenden her betrachten. Von der obigen Begriffsbestimmung ausgehend, habe ich versucht, die Fallbeispiele zu beurteilen und anschliessend Faktoren zu bestimmen, die die schulische Integration von fahrenden Familien positiv oder negativ beeinflussen können, bzw. die Unterschiede bezüglich Integration in den drei Fallbeispielen zu erklären vermögen. Weil die Integration von multifaktoriellen Zusammenhängen bestimmt wird, können diese Faktoren oder Bedingungen in ganz unterschiedlichen Kategorien zusammengefasst werden; es handelt sich dabei sowohl um strukturelle, organisatorische, ressourcenorientierte wie auch mentale und emotionale Faktoren. Mit der Frage nach einigen Eckpunkten in der Biografie der Eltern und der Frage nach kollektiven Erfahrungen habe ich in den Interviews versucht, Hinweise auf die Entwicklungsgeschichte der emotionalen Faktoren, bzw. der inneren Einstellungen zu erhalten. Die Rückschlüsse, die ich daraus in der Diskussion ziehe, bleiben allerdings spekulativ und sollen hier auch nicht weiter verfolgt werden.

4.4.3. Familie G.: Die Offensiv-Strategie

Die Familie G. hat eine mehr oder weniger feste Kundschaft während der sommerlichen Reise sowie einen festen Winterstandplatz. Diese Fixpunkte erlauben es der Familie, ihr Leben zu planen (allerdings im Wissen darum, dass diese Strukturen sehr verletzlich sind²⁵) und garantieren ihr eine relative wirtschaftliche Sicherheit, die der Familie genügend Freiraum für die Auseinandersetzung mit der Schule lässt.

Der Schulbesuch, bzw. die Abwesenheit der beiden Töchter, wurde zeitlich klar geregelt und gegenüber den Lehrkräften kommuniziert. Damit wurde zwischen der Familie und der Schule eine gewisse Verbindlichkeit geschaffen. Der Kontakt zur Schule während der Reise, das Engagement für Zusatzunterricht und für das Erledigen und Verstehen der Hausaufgaben zeigen die Bedeutung einer guten Schulbildung für die Eltern auf. Sie bringen ihre Meinung und ihre Anliegen im persönlichen Gespräch mit den Lehrkräften zum Ausdruck. Frau G. grenzt sich von der passiven Haltung anderer Fahrenden ab, die sich nicht um den Kontakt mit der Schule und um das Verständnis des Schulstoffs ihrer Kinder bemühen. Sie ist überzeugt und bedauert es, dass dadurch das mangelnde Wissen und die Berührungsängste der Eltern gegenüber der Schule an die Kinder weitertradiert werden. Herr G. betrachtet die geringen Anforderungen gewisser Eltern an die Schulausbildung ihrer Kinder als Vorwand, um ihre eigene ungenügende Schulbildung zu rechtfertigen oder nicht offenbaren zu müssen.

Die Grenzen der - in sesshaften Augen - progressiven Haltung der Mutter gegenüber einer fundierten Schulbildung werden mit dem vorzeitigen Verlassen der Schule der jüngeren Töchter deutlich. Nimmt man die Aussage der Mutter wörtlich, hat sie selbst den Austritt nach der achten Klasse veranlasst, nachdem sich Miranda dafür entschieden hat, ihr Interesse an einer Coiffeuse-Lehre nicht weiter zu verfolgen. In den Augen der Mutter scheinen die bis dahin erworbenen schulischen Kenntnisse für das Schränzen ausreichend.

Obwohl Frau G. aussagt, sie habe es ihren Töchtern überlassen, sich für die fahrende Lebensweise oder eine Berufslehre zu entscheiden (was sich in ihren Augen offenbar gegenseitig ausschliesst), erweckt sie den Eindruck, dass sie die jüngere Tochter vom Wunsch nach einer Berufsausbildung abbringen wollte. Die Aufzählung der nachteiligen Konsequenzen - nämlich den faktischen Ausschluss aus dem Kreis der Fahrenden - dürfte Miranda wenig dazu ermuntern haben, ihren Berufswunsch weiter zu verfolgen. An diesem Punkt stehen sich das identitätsstiftende Moment des Schränzens und Fahrens sowie die möglicherweise stigmatisierenden Auswirkungen eines "Bauernberufes" auf der einen Seite und die Autonomie des Einzelnen auf der anderen Seite gegenüber. Zweifellos wären für die Familie durch einen ganzjährigen Schulbesuch und eine Berufslehre der Tochter auch organisatorische und wirtschaftliche Schwierigkeiten entstanden: Die Familie wäre

²⁵ In der Zwischenzeit, die seit dem Interview vergangen ist, habe ich erfahren, dass die Familie ihren seit vielen Jahren angefahrenen Platz auf einem privaten Grundstück im Wallis durch den Bau der Autobahn verloren hat. Weil das Wallis eine ihrer Haupteinnahmequellen darstellt, sind die G.s nun fieberhaft auf der Suche nach einer neuen Aufenthaltsmöglichkeit. Bleibt die Suche weiterhin erfolglos, droht der Familie der Gang auf das Sozialamt.

gezwungen gewesen, einen festen Wohnsitz zu nehmen oder ihren Bewegungsradius zumindest stark einzuschränken.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Eltern G. eine klare Trennung zwischen Schul- und Berufsbildung machen: Während sie eine gute (aber nicht unbedingt neun Jahre dauernde) Schulbildung begrüßen und aktiv fördern, stehen sie trotz gegenteiligen Bezeugungen der Mutter einer Berufsausbildung für ihre Tochter unter den gegebenen Umständen letztlich ablehnend gegenüber. Sie drücken damit auch den Glauben aus, dass das Schleifen und Hausieren ihren beiden Töchtern in Zukunft eine Existenzmöglichkeit bieten kann. Offen bleibt, ob die Eltern anders reagiert hätten, wenn die Tochter auch ohne einen ganzjährigen Schulbesuch eine Lehre hätte absolvieren können. Allenfalls hätte die Tochter dann während der Lehrzeit alleine wohnen, und die Eltern ihrer gewohnten Beschäftigung und Lebensweise nachgehen können.

Die Schilderungen von Herrn G. lassen darauf schliessen, dass der Schulbildung in seinem Elternhaus kein grosser Stellenwert beigemessen, und als Zwang empfunden wurde, der die Familie am Reisen hinderte. Aufgrund seiner geringen Schulbildung hat Herr G. Strategien entwickelt, die es ihm erlauben, den Umgang mit Schriftlichem in seinem Alltag zu vermeiden. Zwischen ihm und seiner Frau hat sich diesbezüglich eine klare Aufgabenteilung herausgebildet.

Frau G. hat eine unglückliche Schulzeit hinter sich. Die fluchtartigen Ortswechsel (wie sicherlich auch die belastende Familiensituation) haben bei ihr schlechte Erinnerungen hinterlassen. Einerseits fehlte ihr die Kontinuität des Schulstoffs und andererseits konnte sie kaum je ein länger anhaltendes Verhältnis zu Gleichaltrigen aufbauen, was letztlich dazu geführt hat, dass sie sich gar nicht mehr darum bemühte. Die Aussicht, aus nicht näher bekannten Gründen keine Lehre machen zu können, hat für sie den Sinn von schulischen Anstrengungen und schulischen Erfolgen völlig in Frage gestellt. Sie hat daraus Konsequenzen gezogen und die Schule zum frühest möglichen Zeitpunkt verlassen. Dass sich eine Generation später - trotz den doch offenbar als bitter empfundenen Erfahrungen - unter ihrer Mitwirkung die Biografie ihrer jüngeren Tochter nach demselben Schema entwickelt, könnte darauf hindeuten, dass der oben erwähnte gruppeninterne und wirtschaftliche Druck auf die Familie sehr gross ist.

Trotz den eigenen schlechten schulischen Erinnerungen und Erfahrungen haben die Eltern G. grundsätzlich eine positive Einstellung gegenüber Bildung. Sie stehen der Schule jedoch nicht nur grundsätzlich interessiert und offen, sondern auch kritisch reflektierend gegenüber. Sie haben das Gefühl, dass ihre Eigenheit als Fahrende auf der organisatorischen aber auch inhaltlichen Ebene in der Schule nicht berücksichtigt wird. Die Unkenntnis der Schulbehörden und Lehrkräfte von der Lebensweise der Fahrenden haben die G.s an einem neuen Schulort immer wieder zur Rechtfertigungen und Erklärungen genötigt.

Herr G. bemängelt den geringen Umfang des handwerklichen Angebots der Schule sowie dessen Hobby- und Bastelcharakter; er vermisst handfeste handwerkliche Arbeiten, die für

Fahrende beruflich von Bedeutung wären und drückt damit den Gedanken aus, dass Fahrende auch ein Anrecht darauf haben, dass ihre Kinder in der Schule Sachkompetenz über Dinge erwerben, die für ihre Belange wichtig sind. Herr G. stört sich ausserdem daran, dass die Geschichte der Jenischen und insbesondere ihr Schicksal während der Pro-Juventute-Zeit in der Schule nicht behandelt wird. Er bedauert, dass das Wissen darüber deshalb im kollektiven Gedächtnis sowohl bei den eigenen Kindern wie auch bei den Sesshaften in Vergessenheit geraten könnte und keine Schranke mehr für ähnliches Handeln in Zukunft darstellen würde. Übergriffe und Ablehnung gegenüber den Fahrenden betrachtet Herr G. als Resultat der bestehenden Unkenntnis der Sesshaften gegenüber dem Leben der Fahrenden.

Die G.s begnügen sich nicht damit, sich über diese Unkenntnis zu beklagen. Mit ihren Möglichkeiten setzen sie sich für ein besseres Verständnis zwischen Fahrenden und Sesshaften ein. Herr G. war es wichtig, mit den jugendlichen Steinewerfern und ihren Eltern ein Gespräch zu führen und ihnen den Anstoss zu geben - so ist zu vermuten - ihr klischiertes Bild von den "Zigeunern" zu hinterfragen. Auch der Fernsehauftritt ihrer älteren Tochter dürfte damit zu tun haben, dass die G.s sich darum bemühen, sich ihrer sesshaften Umwelt in ihrer Identität als Fahrende mitzuteilen.

Die im regelmässigen Schulbesuch der Töchter zum Ausdruck kommende, engagierte Offenheit der G.s und das gleichzeitige Bewahren ihrer Lebensweise und Identität als Fahrende möchte ich als Offensiv-Strategie bezeichnen. Sie haben Isabel und Miranda davor bewahrt, innerlich zwischen zwei antagonistischen Welten pendeln zu müssen, was für ihre schulische Integration gute Voraussetzungen geschaffen hat und auch zu erklären vermag, weshalb die Töchter grundsätzlich gerne zur Schule gegangen sind. Obwohl die Schule hinsichtlich der Vermittlung schulischen Wissens ihr Ziel bei Miranda nicht erreicht hat, möchte ich die Integration der Familie G. als relativ geglückt bezeichnen.

4.4.4. Familie E.: Die Defensiv-Strategie

Die Familie E. plant ihre Reiseroute und ihre Aufenthaltsorte nicht im Voraus. Auf den Schulbesuch der neunjährigen Silvana wirkt sich negativ aus, dass die Familie über keinen festen Winterstandplatz verfügt. Es ist deshalb ungewiss, wo und wann sie die zweite Klasse besuchen wird (dies geht vor allem aus dem Gespräch mit Frau S., der Lehrerin von Silvana, hervor, mit der ich im Einverständnis von Frau E. Kontakt aufgenommen habe (vgl. dazu unter 5.2)). Fussnote Verbindlichkeiten und länger andauernde Beziehungen zu einer Schule oder einer Lehrkraft fehlen bei den E.s. Die Schilderungen von Frau E. deuten auf massive Schulschwierigkeiten hin, insbesondere in sozialer Hinsicht. Silvana ist es bisher, mit Ausnahme zu ihrer ebenfalls fahrenden Cousine im ersten Schuljahr, nicht gelungen, in der Schule Beziehungen zu Klassenkameradinnen und -kameraden aufzubauen. Zieht man die Aussagen der Lehrerin S. hinzu, versucht Silvana in der Schule, sich von ihren Mitschülerinnen und Mitschülern abzuheben und wird in der Folge von ihnen ausgegrenzt. Das Verhalten Silvanas kann so gedeutet werden, dass das Mädchen den Spagat zwischen den zwei Welten der Familie und der Schule nicht

vollbringen kann. Diesbezüglich interessant an der Darstellung von Frau S. sind die übertriebenen Sauberkeitsvorstellungen von Silvana: Gerät Silvana mit den Speichröpfchen irgend eines anderen Kindes in Kontakt, muss sie sich unverzüglich die Hände waschen. Sie fühlt sich gewissermassen beschmutzt durch ihre sesshaften Schulkameradinnen und -kameraden. Die Mutter leistet solchem Verhalten Vorschub, indem sie die Tochter ausserhalb der Schule nicht mit sesshaften Kindern verkehren lässt und auch dafür sorgt, dass auf dem Schulweg keine Kontakte entstehen können. Damit verfolgt Frau E. eine Strategie, die unter umgekehrten Vorzeichen als diskriminierend bezeichnet werden müsste.

Auch bei den zwei älteren Töchtern erwies sich die soziale Integration zumindest zeitweise als schwierig. Die noch schulpflichtige Anna hat aufgrund von negativen Erfahrungen Angst, zusammen mit ihrer jüngeren Schwester an einem neuen Ort die Schule zu besuchen. Die Eltern wollten ihre Tochter nicht mehr dem Risiko erneuter Diskriminierung aussetzen und haben sie in der Folge nicht mehr zur Schule geschickt. Sie hat damit ihre Schulzeit in sieben Jahren nach der sechsten Klasse beendet.

Die Mutter wie auch die beiden Töchter erachten das erworbene Schulwissen für eine fahrende Lebensweise für ausreichend, zumal letztlich keine der Töchter eine Lehre absolvieren wollte. Frau E. erachtet gewisse Lerninhalte in der Schule für Fahrende als überflüssig, andere wiederum vermisst sie. Für sie ist die Schule für Fahrende keine geeignete Bildungsinstitution. Diese Einstellung dürfte ihren Töchtern nicht verborgen geblieben sein. Es könnte sein, dass ihre Kinder, insbesondere Silvana, dadurch einem Loyalitätskonflikt ausgesetzt sind. Egal wo und unter welchen Bedingungen sie zur Schule gehen, müssen sie eine Institution besuchen, die ihre Mutter grundsätzlich in Frage stellt.

Für Ricchara, Anna und ihre Verwandte Sonja sind Integrationsschwierigkeiten kein Thema: Sie seien ganz gerne zur Schule gegangen. Weder in sozialer noch in stofflicher Hinsicht (mit Ausnahme des Französisch) wollen sie je Probleme gehabt haben. Die von der Mutter erwähnten sozialen Schwierigkeiten werden von ihnen nicht thematisiert. Sie betonen im Gegenteil die guten Beziehungen zu ihren sesshaften Mitschülerinnen und Mitschülern, obwohl sie am Ende ihrer Schulzeit, als einzige Fahrende in der Klasse übriggeblieben, die anderen Fahrenden vermisst hätten.

Die Schilderungen einer so problemlosen Schulzeit lassen sich schwerlich mit den Aussagen von Frau E. vereinbaren. Es drängt sich hier die Frage auf, weshalb der Schulbesuch von Mutter und Töchtern derart unterschiedlich wahrgenommen, bzw. unterschiedlich dargestellt wird. Ich hatte während des Gesprächs mit den drei Mädchen stark den Eindruck, dass vor allem Ricchara, die das Gespräch dominierte, der Interviewerin den Anschein einer möglichst "normalen" und auch erfolgreichen Schulzeit vermitteln wollte. Sie schien mir etwas allzu sehr bemüht, die Vereinbarkeit von Schule, fahrender Lebensweise und kultureller Identität als problemlos darzustellen. Völlig unrealistisch aber passend zu diesem Bild erscheint mir auch die Bemerkung zu den Chancen, die sich Ricchara nach ihrem nur siebenjährigen Schulbesuch in Bezug auf eine

Lehrstelle einräumt. Die Gründe für diese doch reichlich schöngefärbte Darstellung der Situation bleiben unersichtlich.

Dass Frau E. eine skeptische Haltung gegenüber der Schule hat, bedeutet nicht, dass ihr die Ausbildung ihrer Töchter einfach gleichgültig wäre. Der Mutter ist es sehr wohl wichtig, dass ihre Kinder grundlegende Fertigkeiten beherrschen, weil diese auch im fahrenden Alltag vonnöten sind. Frau E. hat Eigeninitiative entwickelt, als es Schwierigkeiten mit der Lehrerin bei der Bereitstellung von Aufgaben gegeben hat: Verbunden mit der Hoffnung, dass sie mit der Tochter den Anschluss an die nächste Klasse erarbeiten kann, hat sie in einem Warenhaus Lehrmittel gekauft. Bezeichnend mag hierbei sein, dass Frau E. nicht Hilfe von aussen - etwa bei einer anderen Lehrkraft oder bei einer anderen Schule -, sondern eine Lösung im Alleingang sucht. Der Tochter wird es dadurch erschwert, beim Schuleintritt Anknüpfungspunkte zu finden, zum Beispiel durch vertraute Lehrmittel mit bekannter Thematik und Methodik. Statt Kontinuität schafft Frau E. mit ihrem Alleingang (zusammen mit der unkooperativen Haltung der Lehrerin) einen weiteren Bruch zwischen Elternhaus und Schule.

Frau E. hat nicht nur mit Lehrkräften und Schulkameraden und -kameradinnen ihrer Töchter schlechte Erfahrungen gemacht, sondern auch mit Schulbehörden. Sie musste feststellen, dass Kinder vielerorts erst gar nicht in die Schule aufgenommen werden, ihnen verwehrt wird, im Sommer auf die Reise zu gehen oder Schulgeld verlangt wird. Frau E. fühlt sich durch solche organisatorischen Schwierigkeiten belastet.

Ein anderer Grund für die skeptische Haltung von Frau E. gegenüber der Schule kann in ihrer Kindheit gesucht werden, die sie zwangsweise getrennt von ihrer Familie in einem Heim verbracht hat. Aus ihrer Erzählung muss man schliessen, dass die elf Jahre, die sie dort verbrachte, keine glückliche Zeit waren. Der Heimaufenthalt hat denn auch genau das Gegenteil dessen bewirkt, was der Vormund sich davon erhofft hatte, nämlich eine starke Bindung zur Familie und die sofortige Rückkehr in die "Kultur" nach dem Heimaustritt. Diese versuchte Zwangsassimilation könnte bei Frau E. innerliche Abwehrreaktionen bewirkt haben, die sich in ihrer skeptischen und eher abwehrenden Haltung spiegeln.

Im Unterschied zu Frau G. im vorhergehenden Fallbeispiel, scheint Frau E. nicht kritisch über die Haltung vieler Fahrender gegenüber der Schule nachzudenken. Ihre eigenen Überzeugungen und die Konsequenzen, die sie daraus zieht, findet sie in der Praxis vieler Fahrender wieder. Dementsprechend scheint sie auch nicht unter Gruppendruck zu handeln. Eher ist zu vermuten, dass die Haltung von Frau E. durch ihr Umfeld verstärkt wird. Es wäre deshalb interessant gewesen, auch den Vater ins Gespräch miteinzubeziehen. Die Selbstverständlichkeit, mit der er daran nicht teilnahm, legt jedoch die Vermutung nahe, dass bezüglich Schule bei den Eltern E. eine klare Rollenverteilung vorhanden ist, die dieses Ressort ausschliesslich der Mutter zuweist.

Für eine Einschätzung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Familie E. fehlen Hinweise. Wichtig in diesem Zusammenhang erscheint mir aber, dass die E.s offenbar ebenso wie die Familien G. und K. an eine Zukunft für ihre Töchter als Fahrende glauben.

4.4.5. Familie K.: Die Opfer-Strategie

Dass zur Zeit keines seiner vier eigentlich schulpflichtigen Kindern die Schule besucht, erklärt Herr K. damit, dass er mit seiner Familie im Winter über keinen festen Standplatz mehr verfügt. Auch im Sommer folgen die K.s keiner vorgegebenen Route. Sie passen sich den Umständen und den Gelegenheiten an, die sich auf der Fahrt ergeben. Die Familie führt diesen Lebenswandel nicht freiwillig: er ist eine Folge der ungenügenden Anzahl von (finanzierbaren) Aufenthaltsmöglichkeiten für Fahrende. Die Eltern K. versuchen zwar immer wieder aufs Neue, die Suche nach einer Aufenthaltsmöglichkeit mit der Suche nach einem Schulplatz zu verbinden²⁶. Doch dies gestaltet sich mit dem zunehmenden Alter der Kinder immer schwieriger; die Eltern stehen vor dem Dilemma, sich bei Anfragen Vorwürfe über die verspätete Einschulung ihrer Kinder anhören zu müssen. Für Herrn K. ist diese Situation absurd: Die sesshafte Gesellschaft verunmöglicht in seinen Augen den Kindern den Zugang zur Schulbildung, drängt die Eltern damit in die Illegalität und macht sie gleichzeitig für diese auferzwungene Unterlassung verantwortlich. Herr K. hat aufgrund dieser prekären Lage sogar schon erfolglos versucht, über den Winter in eine Wohnung zu ziehen - für ihn als sichtlich stolzen Fahrenden ein grosses Opfer.

Weil sich die Eltern K. bewusst sind, dass ihren Kindern durch den fehlenden Schulbesuch wichtige Fertigkeiten und Kenntnisse fehlen, die sie später auch als Fahrende brauchen werden, versuchen sie, ihnen das Nötigste selber beizubringen. Herr K. gibt sich aber diesbezüglich keinen Illusionen hin. Er betrachtet sich selbst als zu wenig kompetent für diese Aufgabe und erkennt auch, dass die Resultate dieser minimalen Bildung für seinen 15jährigen Sohn völlig ungenügend sind und Handlungsbedarf besteht. Er gesteht ohne weiteres ein, dass ihm und seiner Frau auch oft die Zeit fehlt, den Kindern etwas beizubringen, und dass er es sich nicht oft leisten kann, Lehrmittel zu kaufen.

Herr K. scheint ob der notdürftigen Bildung seiner Kinder jedoch nicht zu verzweifeln. Im Gegenteil: Gerade weil sie nicht zur Schule gingen, seien seine Kinder für das Leben auf der Landstrasse gewappnet, weil sie, während andere Kinder die Schule besuchten, den Handel erlernten. Herr K. ist überzeugt davon, dass er damit den Sesshaften gewissermassen ein Schnippchen schlagen kann; denn für ihn stellt der verhinderte Zugang zu Schulbildung nicht Zufall sondern Strategie dar, mit der die Fahrenden wehrlos gemacht und bevormundet werden sollen. Die verhinderte Schulbildung wird seiner Ansicht nach die Fahrenden jedoch nicht schwächen, sondern in ihrer Identität stärken. Als identitätsstiftend betrachtet Herr K. allerdings nicht die fehlende Bildung an sich, sondern den Umstand, nicht an den Privilegien der Mehrheitsgesellschaft teilhaben zu können. Mit den Mitteln der Marginalisierung wird in seinen Augen der Assimilationsdruck erhöht, aufgrund dessen sich die Fahrenden verstärkt ihrer Identität bewusst werden und sich zur Wehr setzen. Nach dieser Logik erweckt der Druck der Mehrheitsgesellschaft also den "Kampfgeist" der Fahrenden ums Dasein. In diesem Sinn könnte man die fehlende

²⁶ In einem Fall habe ich dies nachgeprüft; die Angestellte auf der betreffenden Gemeinde gab mir vorbehaltlos Auskunft und bestätigte die Anfrage der Familie K. sowie die abschlägige Antwort der Gemeinde bezüglich Aufnahme in die Schule

Schulbildung als Opfer für eine erhoffte Erstarkung der Fahrenden gegen die Mehrheitsgesellschaft verstehen.

Das Unrecht, das Herr K. in seiner Kindheit erlebt hat und auch heute noch erlebt, hat ihn - zumindest von aussen besehen - nicht gebrochen. Statt zu resignieren hat er von Kindesbeinen an gelernt, sich gegen eine feindliche Umwelt durchzuschlagen. Die Aneignung von Überlebensstrategien nimmt in seinem Denken bis heute einen wichtigen Platz ein. Trotzdem ist er sich seiner Verletzlichkeit als Angehöriger einer Minderheit bewusst. Die K.s bekommen in ihrem Alltag immer wieder hautnah die Ablehnung zu spüren, die ihnen von Sesshaften entgegenschlägt. Herr K. führt dies auf die Unkenntnis über die Fahrenden zurück. Dass ausgerechnet Angehörige der Schweizer Armee gegen Schweizer Bürger Stellung machen, beängstigt ihn sichtlich.

Demian leidet nicht unter seiner ungenügenden Schulbildung; für sein Leben, so wie er es sich vorstellt, reicht sie aus. Schon jetzt nimmt er am Erwerbsleben der Familie teil und wirkt, auf die Probleme beim Hausieren angesprochen, abgeklärt. Er ist stolz darauf, ein Jenischer zu sein und gibt damit zu verstehen, dass er, genau wie sein Vater, sich in einer vorwiegend feindlichen Umwelt nicht unterkriegen lassen wird.

Herr K. ist der Meinung, dass das Lesen und Schreiben für die Fahrenden wichtiger sind als für die meisten Sesshaften. Er zeichnet damit indirekt ein Bild von der Distanz zwischen seiner Welt und derjenigen der Sesshaften. Den Nutzen von anderen Schulfächern beurteilt er skeptischer, weil er glaubt, dass Fahrende Geografie oder Biologie in ihrem Alltag auf praktische Weise erlernten und dafür nicht der Schule bedürften. Es zeugt jedoch von seiner grundsätzlichen Offenheit, dass er sich nicht gegen eigentlich "unnötige" Fächer sträuben würde. Frau K. kann diese Offenheit nicht aufbringen. Sie sieht für Fahrende keinen Sinn in guten Schulleistungen. Aufgrund ihrer Erinnerungen an die eigene Schulzeit hat sie Angst, ihren Kindern könnte in der Schule dasselbe geschehen wie ihr. Ihr Mann muss sie deshalb immer wieder beschwichtigen und dazu motivieren, einen Schulplatz zu suchen.

Die kurze Skizze, die Frau K. von ihrer Kindheit und Jugend zeichnet ist erschütternd und vermag ihre resignierte und misstrauische Haltung zu erklären. Ähnlich wie bei Frau E. hat die Zwangsassimilation bei Frau K. das Gegenteil dessen bewirkt, was sich die Intendanten der Kindswegnahme erhofft hatten.

Zwar hat Herr K. seine Kindheit in der Familie zugebracht. Die ständige Flucht vor den Häschern der Pro-Juventute hat aber auch ihm einen geregelten Schulbesuch verunmöglicht. Er verfügt nur über eine minimale Schulbildung; das fließende Lesen hat er ausserhalb der Schule erlernt. Angesichts solcher Voraussetzungen fällt es nicht schwer sich auszumalen, wie schwierig oder gar unmöglich es für die Eltern K. sein dürfte, ihren Kindern ohne Hilfe von aussen eine angemessene Schulbildung zu vermitteln.

Ebenso wie die Eltern G. und Frau E. wünscht sich auch Herr K. eine Schule, die sich mehr nach den Bedürfnissen von Fahrenden ausrichtet. Sein Anliegen, die Kinder müssten in der Schule über ihre Rechte als Fahrende aufgeklärt werden, muss wohl aber als

unrealistisch bezeichnet werden. Die Vermittlung solcher Kenntnisse gehört nicht zu den Aufgaben der Volksschule und würde unbedingt eine gute Schulbildung voraussetzen. Herr K. macht jedoch damit deutlich, dass er ein schwerwiegendes Problem unter den Fahrenden erkannt hat, nämlich die vielerorts herrschende Rechtsunsicherheit, die der Marginalisierung Vorschub leistet. Ob seine Kinder einmal über ein besseres Verständnis ihrer Rechte und Pflichten verfügen, wie Herr K. es sich erhofft, ist indessen aufgrund der fehlenden schulischen Grundlagen mehr als fraglich.

Herr K. würde eine fahrende Schule begrüßen. Am liebsten würde er seine Kinder während des ganzen Jahres dorthin schicken, weil sich dies mit seiner Lebensweise vertragen würde. Allerdings äussert er Bedenken über die örtliche Vereinbarkeit der schulischen Betreuung mit der Hausiertätigkeit der Eltern und spricht damit ein grosses organisatorisches Problem an.

Dass die sechsköpfige Familie das ganze Jahr über in einem einzigen Wohnwagen lebt, ist unter Schweizer Fahrenden unüblich. Das könnte darauf hinweisen, dass die Familie über ein knappes Budget verfügt. Die engen Platzverhältnisse und die fehlenden Abgrenzungsmöglichkeiten für die einzelnen Familienmitglieder werden vermutlich eher aus Not denn aus Gewohnheit hingenommen. Ebenfalls einen Hinweis liefert Herrn K.s Bemerkung über die teuren Lehrmittel und die Aussage, dass viele Fahrende unter dem Existenzminimum lebten, womit er vielleicht andere Fahrende stellvertretend für sich selbst benutzt.

4.5. Relevante Faktoren für die schulische Integration

Die drei besprochenen Fallbeispiele unterscheiden sich stark voneinander: Während es der einen Familie einigermaßen gelungen ist, sich unter Beibehaltung ihrer Lebensweise in die Schule zu integrieren, ist bei der zweiten Familie die Integration bei der jüngsten Tochter bis dato gescheitert. Die dritte Familie hat es bis anhin nicht geschafft, ihre Kinder überhaupt einzuschulen. Im folgenden sollen die wichtigsten äusseren Voraussetzungen und inneren Einstellungen, die zu diesen unterschiedlichen Situationen geführt haben, bestimmt werden.

4.5.1. Örtliche und zeitliche Strukturen

Der auffälligste Unterschied zwischen den drei Familien besteht im Ausmass ihrer Eingebundenheit in örtliche und zeitliche Strukturen. Während bei Familie G. der Jahresablauf und die Fahrtroute relativ stark vorbestimmt oder geplant sind, nehmen diese Vorgaben von Familie E. bis zu Familie K. kontinuierlich ab.

Die Einbindung in örtliche und zeitliche Strukturen ist einerseits vom Willen zur Planung abhängig. Andererseits unterliegt sie den Restriktionen von externen Faktoren wie dem vorhandenen Platzangebot auf offiziellen Durchgangs- und Standplätzen, plötzlichen Umnutzungen von bisher angefahrenen Plätzen oder der Voraussetzung zur bleibenden Bereitschaft von Gemeinden und Privaten, Plätze zur Verfügung zu stellen und Kinder in

die Schule aufzunehmen. Eine zusätzliche Rolle spielen die Absatz- und Verdienstmöglichkeiten. Kann eine Familie ihr Einkommen auf der Fahrt in etwa abschätzen, kann sie auch den Zeitpunkt der Rückkehr auf den Winterstandplatz festlegen.

Das Mass der Eingebundenheit in örtliche und zeitliche Strukturen wirkt sich zwangsläufig auf die Regelmässigkeit und (Orts)beständigkeit des Schulbesuchs der Kinder aus. Wenn Ort und genaue Zeitspanne des Schulbesuchs bekannt sind, können sich sowohl das Kind mit seinen Eltern, die Behörden wie auch die Lehrkräfte besser auf den Unterricht einstellen. Auch in lernpsychologischer Hinsicht bringen solche Strukturen grosse Vorteile mit sich. Verbringt ein Kind seine Schulzeit immer am selben Ort, trifft es weitgehend auf dasselbe soziale Umfeld, auf die gleichen Strukturen, die gleichen Einrichtungen und die gleichen Regeln. Es entstehen gegenseitige Verbindlichkeit und Kontinuität. Daraus wiederum können Erwartungen entstehen, die an bestimmte Ziele geknüpft sind und gute Voraussetzungen für einen fragenden, d.h. aktiven Schulbesuch schaffen.

Für ein Kind bedeutet es eine grosse intellektuelle aber auch emotionale Anstrengung, eine neue Lehrkraft, neue Klassenkameradinnen und -kameraden, ein neues Schulhaus kennen zu lernen, sich eventuell mit neuen Lehrmittel vertraut zu machen und sich an neue Regeln zu gewöhnen. Neben der Umstellung vom fahrenden Leben auf das schulische Halbjahr kann ein neuer Schulort zusätzlichen Stress verursachen, der die vorhandene Energie für das eigentliche Lernen enorm reduzieren kann. Auch die Lehrperson muss ein neues Kind zuerst kennenlernen, es in Bezug auf sein Verhalten und seine Leistungen einschätzen, damit sie seinen Bedürfnissen entgegenkommen kann. Zusätzlich gilt es für die Lehrkraft wie die Eltern, sich gegenseitig kennen zu lernen und eine Form der Zusammenarbeit zu finden. Solche Neuanfänge brauchen Zeit. Auch in Bezug auf die sommerlichen Hausaufgaben wirken sich Ortswechsel ungünstig aus: Von seiten der Familie wie von seiten der Lehrkraft kann das Gefühl der Verbindlichkeit fehlen, weil ungewiss ist, ob das Kind wieder in die Klasse zurückkehrt.

4.5.2. Der schulische Hintergrund der Eltern

Beim schulischen Hintergrund der Eltern geht es um zwei Aspekte.

Der ressourcenorientierte Aspekt umfasst das elterliche Bildungsniveau: Haben die Eltern in ihrer Kindheit und Jugend regelmässig eine Schule besucht, und wenn ja, wie lange und mit welchem Erfolg? Haben sich die Eltern nach der Schule eventuell autodidaktisch weitergebildet? Eine ungenügende Schulbildung schränkt die Eltern in ihren Möglichkeiten ein, den Kindern schulische Unterstützung zu bieten. Insbesondere während der Reise im Sommer ist es unabdingbar, dass die Eltern den Schulstoff der Kinder selber auch verstehen. Neben dem Verständnis des Schulstoffs erfordert das Lernen während der Reise aber auch die Fähigkeit zur Planung und Organisation: Den Schulstoff abholen, einteilen, regelmässige Schulstunden einplanen und abhalten, den Schulstoff rechtzeitig zurückschicken. Eine ungenügende elterliche Schulbildung kann zudem die Kommunikation zwischen Eltern und Schule erschweren, indem Kontakte möglichst

vermieden werden, um das eigene Bildungsmanko nicht offenlegen zu müssen. Gerade die mehrmonatige Abwesenheit der fahrenden Kinder würde aber eine rege Kommunikation erfordern, wenn die Kinder auf der Reise schulisch weiterkommen sollen.

Der andere, emotionale Aspekt des schulischen Hintergrunds befasst sich mit dem subjektiven Befinden während der Schulzeit: Wurde die Schule gesamthaft eher als positiv oder eher als negativ erlebt? War und ist die Schule für die Eltern eine aufgezwungene, fremde Institution der "Bauern" oder sehen sie darin auch die Möglichkeit zur Befriedigung eigener Bedürfnisse? Wenn die Eltern über eine mangelhafte Schulbildung verfügen: Leiden sie darunter und wollen sie dieses Leiden ihren Kindern ersparen? Wurden die Eltern in der Schule ausgegrenzt, diskriminiert oder waren sie sozial integriert? Der emotionale Aspekt steht auch im Zusammenhang mit der Identitätsfrage, auf die ich jedoch weiter unten gesondert eingehen möchte.

Je positiver die Erinnerung der Eltern an das Befinden in der Schule ist, desto unbeschwerter können sie ihre eigenen Kinder zur Schule schicken. Sind die Erinnerungen an die Schule jedoch negativ gefärbt, haben die Eltern vermehrt Angst davor, dass ihre Kinder dieselben schlechten Erfahrungen machen und möchten sie davor schützen. Den Kindern bleiben diese Ängste der Eltern nicht verborgen. Sie werden übernommen oder im Idealfall aufgrund von eigenen Erfahrungen in Frage gestellt.

Frau E. verfügt unter den drei Fallbeispielen wahrscheinlich über die beste Schulbildung. Zehn Jahre lang hat sie regelmässig die Schule besucht. Sie setzt heute ihre Schulbildung dazu ein, ihre jüngste Tochter schulisch zu betreuen, indem sie für Aufgaben während der Reise besorgt ist, die Aufgaben einteilt, sie mit der Tochter durcharbeitet und zurückschickt. Dass die emotionalen Bedingungen ihres Schulbesuchs, bzw. ihrer Kindheit schlecht waren, hindert Frau E. jedoch vermutlich daran, ihre Tochter ganz der Schule zu überantworten und ihr eine positive Grundhaltung der Schule gegenüber mitzugeben. Mitspielen könnte hier auch die klare Abgrenzung zum "Sesshaften", die die Mutter der Tochter vorlebt.

Die Familie G. verfügt meiner Einschätzung nach über weniger bildungsmässige Ressourcen und hat emotional ein ebenfalls eher belastetes Verhältnis zur Schule. Die vorhandene Bildung reicht aber offenbar dazu aus, zur Schule Anknüpfungspunkte zu finden und die Töchter stofflich und organisatorisch zu unterstützen. Die Eltern tun dies im Bewusstsein, dass ein gewisses Mass an Bildung wichtig ist. Noch positiver auf die Integration wirkt sich aber die Offenheit der Eltern aus, die in der Suche nach einer regen Kommunikation mit der Schule zum Ausdruck kommt.

Wie bei den strukturellen Voraussetzungen, steht die Familie K. auch in Bezug auf den schulischen Hintergrund der Eltern schlecht da. Frau K. hat schlechte Erinnerungen an ihre Schulzeit und ihr Mann hat nur einen rudimentären Schulbesuch genossen. Dementsprechend schlecht können die Eltern ihren Kindern die nötige Schulbildung vermitteln, obwohl sie eine solche in einem beschränkten Umfang als wichtig erachten. Während Frau K. sich gegenüber der Schule eher verschliesst und auf Distanz geht, kommt

die grundsätzliche Offenheit von Herrn K. diesbezüglich nicht zum Tragen, weil die örtlichen und zeitlichen Strukturen fehlen.

4.5.3. Der Nutzen einer fundierten Schulbildung

Brauchen Fahrende eine gute Schulbildung, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen, oder reicht es, wenn sie ein wenig lesen, schreiben und rechnen können? Können die Kinder in den Augen ihrer Eltern von einer guten Schulbildung für ihr Erwachsenenleben als Fahrende überhaupt etwas profitieren?

Bei allen drei Fallbeispielen ist festzustellen, dass die Aufgabe der Schule ausschliesslich darin zu bestehen scheint, Sachwissen zu vermitteln, und dass innerhalb des Sachwissens eine Fokussierung auf die Grundfertigkeiten des Lesens, Schreibens und Rechnens besteht. Die Aufgabenbereiche bezüglich der Selbst- und der Sozialkompetenz werden entweder nicht wahrgenommen oder der Schule nicht zugestanden. Fächer wie Turnen, Biologie oder Geografie werden von Herrn K. als unnötig erachtet und Frau E. bezeichnet selbst bestimmte Lerninhalte als überflüssig, die sich im Bereich der Grundfertigkeiten befinden. Bei den Eltern G. wird nicht klar, welche Haltung sie gegenüber einer breiten Allgemeinbildung einnehmen. In allen drei Fallbeispielen steht dem Zuviel an Bildungsinhalten auch ein Zuwenig gegenüber. Die drei Familien wünschen sich Bildungsinhalte, die ihren Bedürfnissen als Fahrende entgegenkommen, oder die die Existenz der Fahrenden und ihre historische Vergangenheit den Kindern (und Lehrkräften) ins Bewusstsein rufen. In diesem Sinn könnte man also das Lesen, Schreiben und Rechnen als eine Schnittmenge des Bildungsangebots der Schule und den Interessen und Bedürfnissen der Fahrenden bezeichnen, nicht aber als deren einziger Anspruch an die Schule. Diese Schnittmenge ist bei Familie G. - der Anzahl der absolvierten Schuljahre der Kinder und dem Engagement der Eltern nach zu urteilen - etwas grösser, d.h. umfasst mehr Bildungsinhalte als bei den Familien E. und K.

Weil die Schule ihre Inhalte auf die Absolvierung einer anerkannten Berufslehre oder einer weitergehenden Schule ausrichtet, dürfte die Grösse der Schnittmenge neben anderen Faktoren in besonderem Mass von der Zukunftsgestaltung nach der Schule abhängen. Da bei den drei Fallbeispielen bis anhin keines der Kinder eine Berufslehre absolvieren wollte, ist die Schnittmenge entsprechend kleiner als bei der Familie eines Schulabgängers oder einer Schulabgängerin, der oder die sich für einen "konventionellen" Weg entscheidet.

Diese Feststellung rüttelt an den Grundfesten der ethnozentrischen Vorstellung einer "Allgemeinbildung", ist aber wenig erstaunlich. Es stellt sich daher die Frage, ob die Schule sich nicht vermehrt auf die Grundmenge der Fahrenden einlassen könnte. Zweifellos könnten von einem solchen Unterricht auch die Sesshaften Mitschülerinnen und Mitschüler profitieren.

4.5.4. Bildung und Schulbesuch als Gefahr oder Chance für die kulturelle Identität

Die Angst vor einem Identitätsverlust bzw. die Bildung als Chance wurde in diesem Kapitel unter 4.2. bereits ausführlich behandelt. Ich werde im Folgenden darauf eingehen, inwiefern diese Angst oder diese Hoffnung bei den Fallbeispielen zum Tragen kommt.

Die Familie G. hat zwar den Eindruck, dass die Schule thematisch und auch organisatorisch zu wenig auf die Fahrenden Rücksicht nimmt. Als eine Gefahr für ihre kulturelle Identität betrachtet sie die Schule aber nicht. Durch ihre Wünsche gegenüber der Schule drücken die G.s im Gegenteil aus, dass sie eine vermehrte Annäherung seitens der Schule an die Fahrenden begrüßen würden. Die Eltern G. ihrerseits haben keine Berührungängste gegenüber der Schule. Sie versuchen, den Anforderungen der Schule gerecht zu werden und fordern ihrerseits von der Schule, ihre spezifischen Bedürfnisse als Fahrende zu berücksichtigen. Diese kritische Offenheit habe ich als offensive Strategie bezeichnet. Sie hat ganz wesentlich zu der relativ geglückten Integration der beiden Töchter beigetragen.

Eine Kehrtwende machen die G.s allerdings in der Frage der Berufsbildung. Anders als die Schulbildung betrachten sie die Berufsbildung als eine Form der Assimilation. Zwar wehrt sich Frau G. ausdrücklich dagegen, die Berufsbildung als "Bauernzeug" zu verstehen. In ihren Handlungen erliegt sie aber letztlich genau dieser Vorstellung.

Im Gegensatz zur Familie G. habe ich die Strategie der Familie E. gegenüber der Schule als defensiv bezeichnet. Zwar wird auch Frau E. gegenüber der Schule aktiv, indem sie sich etwa gegen eine schlechte Behandlung ihrer Töchter zur Wehr setzt oder von der Lehrerin die Zustellung von Aufgaben während der Reise fordert. Es sind jedoch nicht nur die Bildungsinhalte, die das Verhältnis zwischen den E.s und der Schule definieren, sondern ebenso der Schulbesuch an sich. Aus den Schilderungen der Lehrerin geht deutlich hervor, dass Mutter und Tochter in sozialer Hinsicht keine Annäherung an die Schule wünschen. Sie ziehen damit eine klare soziale und kulturelle Grenze zwischen dem Innen und Aussen ihrer Kultur. Am wahrscheinlichsten liegen die Ursachen dafür in der Angst vor der Assimilation und des Identitätsverlusts. Weil sich die Kinder trotz der Grenzziehung im Schulbereich bewegen müssen, begeben sie sich aus dem Blickwinkel ihres familiären Umfelds in unerwünschte Gesellschaft. Das kann die Kinder vor ein erhebliches Dilemma stellen und eine Integration verunmöglichen. Die Grenzziehung tritt auch bei der Berufsbildung zum Vorschein. Theoretisch wird eine solche zwar in Erwägung gezogen, praktisch jedoch als unvereinbar mit der fahrenden Lebensweise angesehen.

Die Familie K. fühlt sich durch die sesshafte Mehrheitsgesellschaft in verschiedener Hinsicht bedroht, nicht aber in ihrer Identität gefährdet. Im Gegenteil: Je mehr die Fahrenden an den Rand gedrängt werden, desto stärker werden sie in der Logik des Herrn K. Das muss nicht heissen, dass der Zugang zu einer Schulbildung in seinen Augen das Gegenteil bewirken müsste. Immerhin suchen die Eltern K. nach einer Möglichkeit, ihre

Kinder zur Schule zu schicken und empfinden den momentanen Zustand als unbefriedigend. Es ist allerdings schwer zu sagen, wie weit sich die K.s gegenüber der Schule öffnen würden, wenn sie die Gelegenheit dazu hätten. Auch sie ziehen scheinbar eine klare Grenze zwischen dem Innen und Aussen ihrer Kultur. Das offensichtliche Misstrauen, das sie gegenüber den Sesshaften ausdrücken, kann der Schule gegenüber nicht einfach abgelegt werden.

4.5.5. Das Einzelkind und der Gruppenverband

Falls ein einzelnes fahrendes Kind nicht schon vor seiner Einschulung Kontakt zu Kindern der lokalen Bevölkerung hatte, muss es beim Kindergartenbesuch oder beim Schulanfang im Gegensatz zu den meisten seiner Klassenkameradinnen und -kameraden den sozialen Kontakt erst einmal aufbauen. Besucht es jeden Winter immer wieder am selben Ort die Schule, kennt es zwar seine Mitschüler, der Schuleintritt zu Beginn des Winterhalbjahres stellt trotzdem immer wieder ein Neuanfang dar. Fahrende Kinder, die im Verband mit anderen zur Schule gehen, treffen sich auf der Reise häufig oder reisen gar gemeinsam. Der soziale Kontakt ist daher meist nicht für ein halbes Jahr unterbrochen. Der regelmässige wiederkehrende soziale Neuanfang muss nicht immer ein Nachteil sein, stellt aber erhöhte Anforderungen an das Kind in Bezug auf seine Integration.

Während fahrende Kinder im Verband oft ein Wir-Gefühl entwickeln, steht das Einzelkind in seiner Identität als fahrendes Kind allein da. Je nachdem wie bewusst ihm dies ist, oder wie bewusst ihm das seitens der Eltern, der Mitschüler oder der Lehrkräfte gemacht wird, kann sich daraus eine Isolation ergeben, die sich auf die Integration negativ auswirkt. Einzelkinder sind zudem sehr viel verletzlicher als Kinder, die einer Gruppe angehören; bei Angriffen von aussen, die sich auf ihre Identität beziehen, sind sie oft auf sich alleine gestellt.

Aus der Sicht der Schule und der Lehrkräfte können "Einzelfälle" eine grosse Herausforderung darstellen. Häufig kann auf keine Erfahrung im Umgang mit Fahrenden zurückgegriffen werden, wenn eine Schulgemeinde zum ersten Mal damit konfrontiert wird, ein fahrendes Kind aufzunehmen.

Sehr deutlich kommt dies bei Familie E. im Falle der jüngsten Tochter zum Ausdruck. Die Lehrerin hat keine Erfahrung mit fahrenden Kindern. Sie weiss nicht, wie sie sich verhalten soll, hat keine kompetenten Ansprechpartner und ist letztlich mit der ganzen Situation überfordert. Das sind keine günstigen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Integration. Erschwerend kommt hinzu, dass Silvana aus den weiter oben genannten Gründen keine soziale Beziehungen aufbauen kann und innerhalb der Klasse sehr isoliert ist. In ihrem ersten Schuljahr war das anders: dort konnte sie sich mit ihrer ebenfalls fahrenden Cousine zusammenschliessen (obwohl die Lehrkraft dies offenbar möglichst zu verhindern suchte). Zwar vermochte dieser Umstand das schlechte Verhältnis zur Lehrkraft und die daraus resultierenden Konsequenzen für die Integration nicht aufzuwiegen, doch es ist anzunehmen, dass Silvana durch die Anwesenheit ihrer Cousine doch etwas mehr Rückhalt hatte, was gerade am engen Verhältnis der beiden zum Ausdruck kommt. Das

Verhalten der Lehrkraft wiederum zeigt, dass auch Kinder in Gruppen nicht davor gefeit sind, diskriminiert zu werden.

Silvanas ältere Schwestern haben die Schule im Verband mit anderen Fahrenden besucht. Obwohl sie zu ihren sesshaften Schulkameradinnen und -kameraden ein gutes Verhältnis gehabt hätten, erwähnen Riccharda und ihre Freundin ausdrücklich, dass die Schulzeit zusammen mit anderen Fahrenden für sie motivierender war als die Phase gegen Ende der Schulzeit, als sie als einzige Fahrende übrig geblieben waren.

Die beiden Töchter der Eltern G. haben sowohl Schulen zusammen mit anderen Fahrenden als auch als "Einzelkinder" besucht. Über einzelne Erlebnisse wird in den Interviews nichts erwähnt. Frau G. hat aber offenbar die Erfahrung gemacht, dass ihre Töchter im Verband mit anderen Fahrenden weniger diskriminiert worden sind.

Die Familie K. hat in eher kleineren Gemeinden Anfragen für den Schulbesuch ihrer Kinder gemacht und stets abschlägige Antworten erhalten. Über die genauen Gründe für die Absagen ist aus dem Interview nichts in Erfahrung zu bringen. Man kann aber vermuten, dass den betreffenden Gemeinden der Umgang mit Fahrenden nicht vertraut war.

4.5.6. Die finanziellen Verhältnisse

Die Abklärung der wirtschaftlichen Situation einer Familie ist ein heikles Thema, das fast nur mithilfe von indiskreten Fragen zur Sprache gebracht werden kann, deren ich mich nicht bedienen wollte. Ich habe deshalb versucht, mir aufgrund eines Gesamteindrucks ein Bild von den finanziellen Verhältnissen der Familien zu machen. Dieses Bild bleibt aber rein spekulativ.

Die Frage nach den finanziellen Verhältnissen ergibt sich aufgrund der Annahme, dass wirtschaftlicher Druck die Bedeutung der Schule im Leben der Familie in den Hintergrund treten lässt. Die zeitlichen und emotionalen Ressourcen für ein schulisches Engagement der Eltern wie der Kinder müssen dann vermehrt für andere Lebensbereiche eingesetzt werden. Uschi Waser, Präsidentin der Stiftung Naschet Jenische, sagte mir in einem Gespräch, der oftmals vorzeitige Schulaustritt von Fahrenden diene der möglichst frühen Teilnahme am Erwerbsleben, bzw. dem Beitrag der Kinder zum Familieneinkommen. Entspräche dies den Tatsachen, wäre es zumindest aus rechtlicher Sicht höchst problematisch.

Der vermutete Zusammenhang zwischen der wirtschaftlichen Situation und der schulischen Integration kommt im Fallbeispiel der Familie G. am besten zum Ausdruck. Aufgrund der relativen wirtschaftlichen Sicherheit bleiben der Familie zeitliche aber auch emotionale Reserven, um sich mit der Schule auseinander zu setzen. Eine Familie, die unter starkem wirtschaftlichem Druck steht, kann es sich nicht leisten, für die Teilnahme an einer Prüfung in der Schule durch die halbe Schweiz zu fahren, oder die Reise zu unterbrechen, um für die Aufgaben um Rat zu fragen.

Die Familie K. hat von aussen betrachtet ungünstigere Bedingungen, um ein genügendes Familieneinkommen zu erzielen. Einerseits gilt es, vier Kinder zu versorgen und andererseits hat Herr K. keine Stammkundschaft, die es ihm erlauben würde, seine Einkünfte im voraus abzuschätzen. Dass Demian durch seine Hausiertätigkeit auch zum Einkommen beiträgt, kommt den K.s deshalb sicher nicht ungelegen. Inwieweit sein wirtschaftlicher Beitrag den Schulbesuch verhindert hat, kann aber nicht beurteilt werden.

Auch bei Familie E. ist es schwierig, Aussagen über die finanziellen Verhältnisse zu machen. Gemäss der Mutter lernen die beiden älteren Töchter vorerst das Haushalten im Wohnwagen bis sie fünfzehn sind. Erst dann werden sie hausieren gehen.

4.6. Die Integration aus Sicht der Schule

Wie sieht die schulische Integration von Fahrenden aus Sicht der Unterrichtenden aus? Um dieser Frage nachzugehen, lasse ich Lehrerinnen und Lehrer aus drei verschiedenen Schulen zu Wort kommen. Das Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Volksschule der Berner Vorortgemeinde Oberbottigen, wo die Kinder des Standplatzes Buech seit dessen Eröffnung 1998 unterrichtet werden. Weiter äussern sich eine Lehrerin, die in einer kleinen Gemeinde Zürichs unterrichtet sowie ein Lehrer einer Kleinklasse aus einer Landgemeinde im Kanton Graubünden. Diese zwei Lehrkräfte habe ich telefonisch interviewt. Im Gegensatz zum Interview in Oberbottigen habe ich von diesen beiden Gesprächen deshalb keine Transkription, sondern ein Protokoll erstellt. Die direkte Rede steht in Kursivschrift.

4.6.1. Die Schule Oberbottigen

Seit die Oberstufe in Oberbottigen nach Bümpliz verlegt wurde, werden in der kleinen Landgemeinde nur noch Kinder vom Kindergarten bis zur sechsten Klasse unterrichtet. Seit 1998, dem Eröffnungsjahr des Standplatzes Buech, sind darunter auch Fahrende. Für das Schuljahr 2001/02 erwartet die Schule aus dem Buech insgesamt 14 Schülerinnen und Schüler. Dank dieser Anzahl können in Oberbottigen weiterhin vier Klassen geführt werden; ohne die Fahrenden wäre die Schule mit ungefähr 60 Schülerinnen und Schülern dafür zu klein.

Weil mit der Errichtung des Standplatzes auch die Frage des Schulortes geklärt wurde, waren die Oberbottiger Lehrkräfte seinerzeit zumindest in einem formalen Sinn auf die fahrenden Kinder vorbereitet. Von Beginn weg haben sie sich vorgenommen, bestimmte Regeln zu etablieren, um Klarheit und auch eine gewisse gegenseitige Sicherheit im Umgang zu gewährleisten. Dazu gehört die Vereinbarung mit den fahrenden Familien, dass alle Kinder nach den Herbstferien wieder zur Schule kommen. Demgegenüber ist es ihnen im Frühling frei gestellt, wann genau sie auf die Reise gehen. Die meisten nehmen die Kinder um Ostern herum aus der Schule, einige kurz vor den Ferien, andere machen sich erst während der Ferien auf die Reise. Gleichzeitig waren sich die Lehrkräfte bewusst, dass sie den Familien Zeit lassen mussten, um mit der Schule vertraut zu werden.

Lehrerin G.: Wir hatten vorher keine Fahrenden und haben uns gesagt: Auch wenn es viele Traditionen oder so unausgesprochene Sachen gibt an einer Schule, das wird sich auch mit ihnen ergeben: Wie, was hat man für eine Gesprächskultur, was erwartet man, wann kommt man, wann kommt man nicht? (...) Also man weiss, man hat einen Schulschluss, man weiss, zu einem Gespräch meldet man sich an, man weiss, man kann jederzeit gehen. Solche Sachen müssen ein wenig wachsen. Die sind nicht von einem Tag auf den anderen da.

Zu Beginn, als klar wurde, dass die neuen Schülerinnen und Schüler zum Teil nicht altersgemäss eingeschult werden konnten, sahen sich die Lehrpersonen vor ein grosses Problem gestellt. Die ältesten hätten eigentlich in die fünfte Klasse gehört, mussten aber der ersten Klasse zugewiesen werden. Dies habe schon nur rein körperlich zu Problemen geführt, die sich dann vor allem im Turnen geäussert hätten. Turnen sei denn auch das Fach gewesen, gegen das sich einige der Fahrenden massiv gewehrt hätten, erzählt Lehrerin F. Inzwischen hat man sich bemüht, die Kinder auf mehrere Klassen zu verteilen.

Eine weitere Aufgabe der Lehrkräfte bestand darin, zu den Eltern ein Vertrauensverhältnis aufzubauen, das zu Beginn noch keineswegs vorhanden war:

Lehrerin G.: (...) am Anfang, sind euch ja die Leute ins Schulzimmer gestanden. Einfach ihre Kinder abgestellt und so wieder holen gekommen. Und das ist natürlich "schampar" mühsam. Aber es ist zu verstehen gewesen, die hatten das Vertrauen nicht gehabt, denen passiere nichts. Und heute ist es doch eigentlich so, da bringen sie sie, laden sie aus, sie sind ja zum Teil (...) auch schon eine halbe Stunde früher dagewesen, das wäre am Anfang absolut unmöglich gewesen. Ja, es gibt auch so Gewohnheiten und ein gewisses Vertrauen, ich habe das Gefühl, jetzt taut man langsam auf. (...) Sie hatten ja riesige Ängste, was passiert denn hier und wie werden sie aufgenommen?

Inzwischen hat sich der gegenseitige Umgang vereinfacht, Schule und Fahrende haben sich gewissermassen (fast schon) aneinander gewöhnt. Diese Gewöhnung und Vertrauensbildung wurde durch die Schaffung des Standplatzes, bzw. durch die alleinige Zuständigkeit der Oberbottiger Schule für die Einschulung der fahrenden Kinder, sicherlich begünstigt. Auch eine bessere Erfassung der schulpflichtig werdenden Kinder ist dadurch gewährleistet. Zwar werden die fahrenden Kinder tendenziell immer noch etwas später eingeschult. Weil die Schuldirektion der Schule Oberbottigen eine Liste der einzuschulenden Kinder zustellt, wird es aber künftig wohl kaum mehr vorkommen, dass Zwölfjährige noch keine Schule besuchen.

Werden Kinder trotz des erreichten Alters nicht zum Schulbesuch angemeldet, kann es vorkommen, dass sich die Schulleiterin persönlich auf den Standplatz begibt und mit den Eltern das Gespräch sucht. Gleichermassen wurde versucht, die Eltern für den Kindergartenbesuch zu überzeugen, der vor der Schaffung des Standplatzes unter den Fahrenden kein Thema war. Dieser Umstand erschwerte die Einschulung.

Lehrerin F.: Also im ersten Jahr hatten wir Kinder, die hierher in die Schule gekommen sind, die man eigentlich in den Kindergarten hätte platzieren sollen. Da haben die Eltern

also ganz strikt gesagt: "Ja, also Kindergarten sicher nicht, spielen können sie auch daheim, das brauchen wir nicht." Und dort hat es wirklich auch Überredungskünste gebraucht und Aufklärungsarbeit um zu sagen: Wir schauen das als Vorschule an (...).

Mittlerweile besuchen die meisten der fahrenden Kinder den Kindergarten.

In diesem Sinn beurteilen die Lehrkräfte die Schaffung des Standplatzes für die schulische Integration insgesamt positiv.

Lehrerin F.: Soviel möchte ich mir zugestehen, dass sie doch jetzt hier besser erfasst werden als sie vielleicht in der Stadt erfasst würden, wo sie dann in einzelne, verschiedene Schulen gehen würden. Dann kommen sie oder kommen dann halt nicht, oder es fragt niemand danach. Wir haben es uns wirklich als Ziel gesetzt: Doch wir fragen danach, wo sind sie wieder, was ist wieder los? Und das gibt ihnen vielleicht auch ein wenig eine Sicherheit, oder auch .. ja, dass sich jemand um sie kümmert.

Der Standplatz ermöglicht auch eine gewisse Kontinuität des Schulbesuchs: Die Kinder wissen, dass sie jedes Jahr wieder in Oberbottigen zur Schule gehen, kennen ihre Klassenkameraden, die Lehrerinnen und Lehrer sowie die Räumlichkeiten.

In anderer Hinsicht wird der Standplatz jedoch skeptischer beurteilt; seine geografische Lage und seine gezwungenermassen konzentrierende Funktion findet Lehrerin G. problematisch: Also rein für die Integration ist der Standplatz eigentlich sehr dezentral. Er ist am äussersten Ende, es gibt auch keinen Bus, es gibt keine Verbindung. Es ist noch so extrem eigentlich. Obwohl man das gut gemeint hat.

(...)

Ist es gut wirklich, einzelne Plätze zu machen? Das war ja etwas, von dem man überzeugt war, damals, als man den eröffnet hat: Das sei es jetzt. Das ist heute vielleicht auch nicht mehr ganz so. Wenn man sagt: Diese Familien, die dort unten leben, die sind zum Teil eben .. also .. um es gelinde zu sagen: Nicht sehr befreundet. Sie haben wahrscheinlich hie und da einen rechten Krach [Streit]. Und ist es gut, dass die jetzt quasi auf einem Platz zusammen leben müssen?

Dass die fahrenden Familien des Standplatzes Buech keine Einheit bilden, und es unter ihnen auch grosse Differenzen gibt, merkten die Oberbottiger Lehrkräfte besonders daran, dass sie sie nicht als Gesamtheit ansprechen konnten, sondern auf jede Familie einzeln zugehen mussten. Lehrerin G. findet, es sei eine Clichévorstellung der Sesshaften, dass die Fahrenden einen starken Gemeinschaftssinn hätten und fügt hinzu:

Vielleicht böse gesagt, der funktioniert nur, wenn ein Feindbild da ist, dann kommt der schon zum Vorschein. Das alte Feindbild: Ihr habt uns Unrecht getan. Dann klappt es, aber sonst eigentlich nicht.

Dieses Argument mache sie mittlerweile auch ziemlich sauer meint G. weiter: (...) wenn sie, und das kommen sie natürlich manchmal relativ schnell, in Argumentationsnotstand kommen, dann kommt einfach das Pauschalurteil: An uns hat man einfach noch viel

wieder gutzumachen. Das ist manchmal ... mit dem kann man einen auch einfach mundtot machen. Da gibt es nicht viel darauf zu antworten.

In einem Brief als Antwort auf eine Anfrage eines "Bund"-Journalisten spricht Lehrer R. diesen immer wieder spürbaren Vorwurf der Kollektivschuld ebenfalls an, betont aber gleichzeitig, dass diesen nur einige Fahrende als Druckmittel einsetzten, die Zusammenarbeit mit den meisten Fahrenden aber offen und gut sei.

Genauso unterschiedlich ist die Einstellung der Eltern gegenüber der Wichtigkeit der Schulbildung für ihre Kinder. Für die meisten, meint G., habe die Schule keinen hohen Stellenwert. Lehrerin W. weiss von einem Vater, dass er seinen Sohn nur bis zur sechsten Klasse zur Schule schicken will und ihre Kollegin F. meint:

Sie sagen, sie müssen ein wenig lesen können, ein wenig rechnen können, es reicht, wenn sie bis in die sechste Klasse gehen. Wie weiter, ja .. wissen sie wahrscheinlich selber nicht.

Daneben gibt es aber auch Eltern, die Interesse an einer guten Schulbildung zeigen. Eine Mutter habe sich auch schon nach den Chancen auf eine Lehrstelle für ihre Tochter erkundigt.

Die Oberbottiger Lehrkräfte müssen sich mit der Tatsache arrangieren, dass die fahrenden Kinder mit einer Ausnahme die Schule nur vom Herbst bis in den Frühling besuchen, d.h. konkret für ungefähr 16 Wochen abwesend sind, an denen ihre sesshaften Klassenkolleginnen und -kollegen unterrichtet werden. Die Abwesenheit, bzw. der in dieser Zeit durchgenommene Schulstoff, kann nicht einfach nachgeholt werden, auch wenn Zusatzlektionen für Fahrende vom Inspektorat bewilligt werden. Zuweisungen von Fahrenden in Kleinklassen versucht man im Sinne der Integration zu vermeiden, was allerdings nicht immer möglich ist. So stehen die Lehrkräfte vor der Aufgabe, neben der Mehrklassigkeit auch die verschiedenen Niveaus der fahrenden Kinder im Unterricht zu koordinieren.

Im Fach Mathematik sind die Lehrkräfte dieser Schwierigkeit begegnet, indem sie einen speziellen Lehrplan Mathematik für Fahrende zusammengestellt haben. Vorgesehen sind darin die minimalsten Anforderungen, um in der nächst höheren Klasse mithalten zu können. In der Regel werden die Kinder aber auch dann promoviert, wenn sie die Grundanforderungen des Schulstoffs nicht erfüllt haben. In oben erwähntem Brief schreibt Lehrer R. dazu:

Diese Möglichkeit [der Promovierung ohne Erfüllung der Grundanforderungen] ist im neuen VSG [Volksschulgesetz] verankert und wird in Absprache mit den Eltern genutzt. Dies aus folgenden Gründen: Wenn die Kinder im Herbst wieder kommen, sind sie individuell an ihrem Leistungsstandort abzuholen. Eine Zuteilung nach Klasse ist insofern unsinnig, weil die Kinder einen sehr unterschiedlichen Stand aufweisen und ihren Fähigkeiten entsprechend gefördert werden müssen. Promoviert werden sie, da es bei einigen sonst so herauskäme, dass sie in der entsprechenden Klasse viel zu alt wären. Es bedeutet, dass in einer Klasse mehrere Niveaus unterrichtet werden.

Die lange Abwesenheit stellt aber nicht nur in stofflicher Hinsicht ein Problem dar.

Lehrer R.: Für uns ist es sehr schwierig, dass die Kinder immer wieder gehen (Frühling - Herbst) und kommen. Es braucht immer eine Anlaufzeit, bis die Kinder den Schulrhythmus gefunden haben, wir wieder wissen, wo sie stehen und was sie brauchen. Wenn dies der Fall ist, gehen sie schon fast wieder. Dies ist sicher für beide Seiten schwierig.

Noch schwieriger wird es, wenn neben der geplanten Abwesenheit noch weitere massive Absenzen hinzu kommen. Auf meine Frage, ob solche Absenzen häufig vorkommen antwortet Lehrerin G.:

Also bei einem Teil. Bei einem Teil, da ist es massiv, da kann man sagen: Die sind auch nur zur Hälfte der Zeit da, in der sie eigentlich da sein sollten. Da bleibt dann eben plötzlich gar nicht mehr viel Schulzeit. Wenn dann jemand von dem halben Jahr noch die Hälfte fehlt, dann ist es wirklich nicht mehr viel.

(...)

Also die haben vielleicht 72 Stunden gefehlt oder 116 Stunden oder einfach so, etwas das massiv ist. Also nehmen Sie die Zahlen nicht fix, ich weiss sie nicht auswendig.

Manchmal seien die vorgebrachten Entschuldigungen schon fast provokativ und würden inflationär gebraucht, seit die betreffenden Eltern gemerkt hätten, dass sie sich mit Entschuldigungen Nachteile ersparen könnten.

Gründe für Absenzen oder zu spätes Eintreffen in der Schule können der leere Autotank sein, so dass man halt zuerst die ganze Familie einpackt und tanken geht, bevor man rechtzeitig in der Schule ist, erzählt F. Auch eine Krankheit eines beliebigen Familienmitglieds könne dazu führen, dass dann sämtliche angehörigen Kinder nicht zur Schule kämen. Den Kindern selber seien solche Absenzen jedoch unangenehm:

Lehrerin F.: Also, es ist ihnen eben peinlich, wenn sie wegen äusseren Sachen zu spät kommen zum Beispiel. Das ist für sie nicht ein Wohltat, zu spät zu kommen, sondern sie genieren sich auch deswegen. Und ich habe wirklich das Gefühl: Sie fühlen sich wohl hier in der Schule. Sie kommen gerne.

Dass die Kinder gerne zur Schule kommen, darüber sind sich die Lehrkräfte einig. Trotzdem meint Lehrerin F. jeden Frühling den Drang zum Reisen zu spüren:

Mich dünkt, es ist interessant, gleichwohl, wie so nach den Sportferien .. wie man das Gefühl hat: Jetzt wollen sie dann wieder gehen. Sie sind von innen her, die reisen wirklich, (...) und das ist in ihnen drin, im Frühling wird einfach gereist. Und das merkt man nachher, also es beginnt dann schon abzuflauen das Interesse und alles und so. Man arbeitet wirklich auf den Moment hin, wo man wieder gehen kann.

Mit ein Grund dafür, dass die Kinder gerne zur Schule kommen ist sicherlich, dass sie von den anderen Kindern in der Klasse grundsätzlich akzeptiert werden und keine

Ausgrenzung aufgrund ihrer fahrenden Lebensweise stattfindet. Trotzdem bilden aber die Fahrenden eine Gruppe für sich.

Lehrerin F.: Sie sind einfach in der Pause zum Beispiel, sind sie ein Grüppchen für sich und essen für sich am Tisch, dort, das Znüni. Sie mischen sich nicht so wahnsinnig durcheinander.

Auch ausserschulische Kontakte zwischen Fahrenden und Sesshaften gibt es kaum. Einen möglichen Grund dafür sehen die Lehrkräfte in dem für Kontakte ungünstig gelegenen Standplatz am äussersten Rand des Schulkreises. Ob die Kinder untereinander mehr Kontakte wünschten, beurteilen die Lehrerinnen unterschiedlich. Sie sind sich aber einig darüber, dass die Kontaktfreudigkeit auch stark von den Eltern mitbestimmt wird.

Lehrerin G.: Man kann es auch offen sagen: Es gibt halt auch dort, wie bei unseren Eltern solche, die unheimlich stur sind (...),(...)..

Lehrerin F.: [Ja, die wollen das einfach nicht.

Lehrerin G.: .. und andere, die offener sind..

Die Oberbottiger Lehrkräfte sehen sich mit der Unterrichtung von Fahrenden vor eine schwierige und zwiespältige Aufgabe gestellt. Als Lehrbeauftragte möchten sie die fahrenden Kinder schulisch möglichst optimal betreuen und fördern. Auf der anderen Seite befürchten sie, damit der Kultur der Fahrenden zu schaden, wie es Lehrer R. brieflich ausdrückt:

Für die Fahrenden wird es immer schwieriger, ein traditionelles Handwerk zu erlernen und vor allem, damit Geld zu verdienen. Eine bessere Ausbildung würde eine andere Lebensweise ermöglichen, bedroht aber die bisherige. In diesem Spannungsfeld ist auch die Schule. Die Erwartungen der Eltern sind sehr verschieden. Vom Inspektorat her lautet die Anforderung nicht, die Kinder soweit zu bringen, dass sie eine Lehre machen können, sondern, dass sie lesen, schreiben und rechnen lernen. Dies kann man natürlich recht weit auslegen und verunsichert bisweilen. Wir wissen auch nicht, wie weit die Fahrenden in die Zukunft schauen. Bisher wurden wir immer wieder mit ihrer Vergangenheit konfrontiert.

Lehrerin G. konkretisiert die Gründe für die kulturelle Gefährdung:

Es ist einfach so, wer vielleicht eine Lehre macht und eine Ausbildung hat, wird vielleicht halt eher sesshaft, lässt sich an einem Ort nieder und nimmt vielleicht auch eine Wohnung und eine Stelle an, als jemand, der diese Chance gar nicht hat. (...) mehr Ausbildung bedeutet natürlich auch, dass die Leute beginnen, in Frage zu stellen, wahrscheinlich auch. Vielleicht auch ihre eigene fahrende Lebensweise in Frage stellen. Ich weiss es nicht. Das ist in der Regel so.

Obwohl Lehrerin G. im Gespräch spontan die These der Bildung als kultureller Gefahr vertritt, kann sie sich auf meinen fragenden Einwurf hin auch das Gegenteil vorstellen:

Und vielleicht ist es eine falsche Idee. Vielleicht wäre es eben möglich, mit mehr Ausbildung auch ein anderes fahrendes Leben zu führen. Aber da kennt man einfach so

herkömmlich noch keine (...) Lösungen. In diesen Bereichen, die wir beruflich kennen, also ich denke, das wird in handwerkliche Berufe gehen, nicht unbedingt in den Informatikbereich. Wobei da sähe ich ganz persönlich unter Umständen schon noch eine Chance. Wenn einer clever ist, könnte er vielleicht auch damit fahren. Das wäre ja .. ich weiss es nicht.

(...)

Es ist einfach so .. vielleicht (h) wie ich zu dieser These gekommen bin, weil sie sich zum Teil gegen Bildung wehren. Und dort spüre ich bei ein paar, eben nicht bei allen, eben Ängste: Was bedeutet das, wenn die Kinder plötzlich besser rechnen, schreiben, verhandeln können? (...)

Und vielleicht sind es mehr die Eltern. Die Eltern, die eben selber im Grunde genommen das auch nicht überschauen können, und ich denke, zum Teil auch in sehr kurzen Zeiteinheiten denken. Ich habe jetzt das Gefühl, ein Teil von ihnen lebt wirklich sehr in den Tag hinein, und nicht irgendwie länger- oder mittelfristig orientiert. Sind einfach froh, wenn das Tägliche läuft und man ist, man macht das, man fährt vielleicht nach Zürich und einmal nach da. Aber dass das nicht eine Lebensplanung in dem Sinne ist. Und sicher auch nicht eine Kulturplanung.

Schwierig ist es für die Lehrkräfte auch, diesbezüglich den unterschiedlichen Erwartungen der Eltern gerecht zu werden, die R. folgendermassen kategorisiert:

1. Die Eltern sind nicht daran interessiert, dass die Kinder gut ausgebildet werden. Für uns stellt sich hier die Frage: Befürchten die Eltern vielleicht indirekt, dass ihre Kinder zu "gut" ausgebildet werden und die Gefahr besteht, dass sie die fahrende Lebensweise aufgeben könnten?
2. Andere Eltern setzen sich sehr ein, sind besorgt um die Zukunft und möchten, dass ihre Kinder eine bessere Ausbildung erhalten, wahrscheinlich in der Hoffnung, den Kindern die Möglichkeit einer Berufslehre zu schaffen.

Einig sind sich die Lehrkräfte darüber, dass die Impulse für eine Zukunftsgestaltung von den Fahrenden selbst ausgehen müssen und nicht von oben etwa durch Bildung verordnet werden können. Lehrer R. schreibt dazu:

Die Zukunft der Fahrenden liegt uns am Herzen. Wir möchten nicht verändern, sondern Hand bieten zur Veränderung, die dringend nötig ist, um die fahrende Lebensweise auch in Zukunft zu erhalten.

Ein Hindernis für eine aktive Zukunftsgestaltung durch die Fahrenden selbst vermutet Lehrerin G. darin, dass diese Mühe hätten, ihre Kultur zu definieren bzw. selber nicht wüssten, was sie denn nachhaltig bewahren möchten. Auch die Lehrkräfte selbst fragen sich, was die Kultur der Fahrenden eigentlich ausmacht, zumal die grosse Mehrheit der Jenischen sesshaft geworden ist. Lehrer R. sieht die Schule Oberbottigen nicht als Ort der

kulturellen Begegnung, wo ein gegenseitiges Verständnis zwischen Sesshaften und Fahrenden stärker wächst als anderswo. Im Gegenteil sei es manchmal so, dass man seitens der Schule die Eigenheiten der Fahrenden unter dem Deckel behalten müsse, um negative Reaktionen der Sesshaften zu vermeiden.

Lehrer R.: Und sonst habe ich eigentlich das Gefühl, dass sie von ihrer Kultur nicht viel mitbekommen, unsere Kinder, wie auch wir nicht. Wir haben vielleicht auch noch zu wenig unternommen, wobei wir das Gefühl haben, sie tun sich eher ein wenig draus [sie wollen das gar nicht]. Sie haben eigentlich gar keine Interesse, habe ich das Gefühl, das wir ihre Kultur wirklich kennen lernen und vielleicht auch besser verstehen lernen. Also ich glaube, da findet schon kein grosser Austausch statt.

Lehrerin G.: Ich möchte auch noch einmal auf die Bereicherung kommen. Eben das Problem ist im Grunde genommen, dass man es immer dort merkt, wo sie sich eigentlich noch mehr Rechte herausnehmen als sie auch wirklich schon immer haben. Da sind sie sich zum Teil schon gewöhnt, sich wirklich diese Rechte herauszunehmen. Das ist klar, wenn wir tanken gehen, dann gibt das nichts zu "stürmen". Und das ist manchmal schon schwierig. Und das ist dann eben eher eine Negativ-Bereicherung, ich würde das mal so sagen.

Demgegenüber mag Lehrerin W. der Anwesenheit der Fahrenden neben den erschwerenden organisatorischen Bedingungen auch positive Seiten abzugewinnen:

Ja, Bereicherung .. ich denke, es hat positive Aspekte, wirklich. Also die Kinder müssen sich auseinandersetzen mit einer anderen Kultur, mit Kindern, die sie jetzt halt nur ein halbes Jahr sehen, neu integrieren, diese Kinder, wieder Abschied nehmen. Also es hat sicher Aspekte, die ihnen gut tun, dass sie das erleben dürfen, können. Aber es bringt natürlich sehr viel Unruhe in das Ganze, und das hat natürlich auch negative Aspekte zur Folge. Also ich würde jetzt nicht sagen, es ist durch das Band hinweg eine Bereicherung. Es bringt auch Problematiken mit sich.

Problematisch findet sie im Besonderen, dass die Fahrenden von ihrem schulischen Niveau her ihren gleichaltrigen Kolleginnen und Kollegen meistens hinterherhinken. Ihre Kollegin F. erwähnt diesbezüglich auch den Mehraufwand, den sie während der Anwesenheit der Fahrenden leistet:

Also als Lehrkraft ist es zum Teil mühsam, vielleicht vom Organisatorischen her, wenn man von dem ausgehen will. Und das ist schon .. also es ist ein happige Zeit das halbe Jahr, in dem sie da sind. Einfach .. man muss so viel wieder mehr denken, was sie eben noch nicht können und mit dem (Schulehaben?) so Sachen, die nicht klappen immer wieder. Oder eben, weil sie (...) andere Prioritäten [setzen], um in die Schule zu kommen als wir es uns gewohnt sind. Damit spricht F. die bereits erwähnten Absenzen oder Verspätungen an.

Aber auch die Abwesenheit der Fahrenden von Frühling bis Herbst bedeutet für die Lehrkräfte einen zusätzlichen Aufwand. Sie bereiten den Kindern ein Dossier vor (und zwar jedem sein ganz persönliches), von dem diese dann jeden Monat einen bestimmten

Teil bearbeiten und zurückschicken sollten. Der Inhalt des Dossiers beschränkt sich auf die Repetition von bereits durchgenommenen Schulstoff und dient der Verfestigung bzw. dazu, dass die Kinder beim Schuleintritt im Herbst nach der langen Abwesenheit möglichst wenig vergessen haben und stofflich dort abgeholt werden können, wo sie die Schule im Frühling verlassen haben. Ob dieses Ziel erreicht werden kann oder nicht, hängt aber vor allem von der Bereitschaft und der Fähigkeit der Kinder und deren Eltern ab, den mitgegebenen Schulstoff zu bearbeiten.

Lehrerin F: Also bei einem Teil klappt es, tip top, und bei einem Teil klappt es überhaupt nicht. Aber das hat nicht mit Fahrenden oder Nicht-Fahrenden zu tun, das ist einfach auch von der Familie her.

Lehrerin G: Ja, von den Lebensbedingungen oder den sozialen Verhältnissen, das ist ganz unterschiedlich. Und auch in ihrem Können, den Kindern zu helfen, oder daran zu denken das zu machen.

(...)

Lehrerin F: Ein Teil vergisst wahrscheinlich alles, weil sie eben nichts machen, und sobald sie ein klein wenig etwas machen, ist etwas vorhanden, worauf man aufbauen kann.

Trotz den unterschiedlichen Erfahrungen, die sie mit dem Mitgeben der Aufgaben gemacht hat, findet Lehrerin F. diese Lösung praktikabel und hat für dieses Jahr ein gutes Gefühl dabei:

(...) also bei mir jetzt gerade in diesem Jahr habe ich gemerkt: Es ist so viel retour gekommen, dass der ganze "Chrampf", den man vorher gehabt hat, mir auch etwas zurückgibt. Und ich habe .. ich hoffe schwer, dass sie es auch selber gemacht haben die Aufgaben, und nicht der Vater gemacht hat. Also bei einer Familie bin ich sehr gespannt, ob es nicht der Vater gemacht hat. Aber jetzt, dieses Jahr hat es so gut geklappt bei diesen Mädchen, denen ich es mitgegeben habe, dass es eben für mich wirklich eine gute Lösung gewesen ist.

Ihre Kollegin W. findet jedoch das Mitgeben der Aufgaben nicht für alle Fälle geeignet:

(...) Also, ich würde jetzt nicht sagen: Das kann man generell so machen. Es kommt eben wirklich darauf an, wie die Eltern und die Kinder darauf einsteigen und dazu eingestellt sind. Also, ich habe jetzt eigentlich auch gute Erfahrungen gemacht, mit dem Plan, den wir machen, oder mit dem Material, das wir mitgeben. Ich hatte auch Eltern, die sich eben in diesem Sinn engagiert haben. Aber es bleibt immer die Restfrage: Wieviel haben die Eltern gemacht und wie viel hat das Kind gemacht?

(...)

Und beim letzten Kind, das ich hatte ich eh das Gefühl: Es ist nicht vorwärts gekommen. Also in dem Sinne, dass es keine Fortschritte gemacht hat punkto Leistung. Aber ich bin jetzt gespannt auf den einen Schüler, dem gebe ich sehr grosse Chancen, weil eben sein Engagement stimmt, das seiner Eltern stimmt auch (...), ob er eher zurück ist, oder ob er

vielleicht sogar ein bisschen vorwärts gekommen ist. Also ich würde es jetzt nicht so sagen, dass sie (...) leistungsmässig weiter sind als damals, als ich sie geschickt habe, aber dass sie es sicher nicht verloren haben. .. So würde ich es einschätzen. Aber ob das die einzige wahre Lösung ist, um sie im Sommer zu schulen, das möchte ich nicht sagen.

Mit einer Ausnahme haben die Fahrenden während der Reise keinen Kontakt zu den Lehrkräften. Ein Vater meldet sich ab und zu telefonisch bei Lehrerin F., um ihr mitzuteilen, welche Aufgaben das Kind gelöst hat und welche nicht, und um das weitere Vorgehen zu besprechen. Die anderen Eltern schreiben bei Problemen etwa eine Bemerkung auf die Blätter, dass sie die Aufgabe nicht verstanden hätten.

Obwohl die Lehrkräfte den Kindern nur Stoff mit auf die Reise geben, der vorher schon behandelt worden ist und den die Kinder theoretisch selber bearbeiten können, ist die Anleitung durch die Eltern für Schülerinnen und Schüler der Unterstufe unabdingbar. Die Lehrerinnen rechnen damit, dass die Fähigkeit der Eltern, ihren Kindern bei den Aufgaben zu helfen, in den höheren Klassen abnehmen wird.

Lehrerin F: Wir haben auch schon miteinander gesprochen, wie es nächstes Jahr sein wird. (...) so bis in die dritte, vielleicht auch vierte, ist es auch möglich, dass doch die Eltern (...) das Rechnen auch mitverfolgen. Aber jetzt wird es höchstwahrscheinlich dort auch Probleme geben. Es muss nicht, aber ich könnte mir vorstellen, wenn dann das höhere Niveau kommt, dass dann die Eltern wirklich nicht mehr helfen können. Und dann weiss ich auch nicht, ob es gemacht wird oder nicht, das kann ich nicht sagen.

Im sprachlichen Bereich haben die Lehrkräfte den Eindruck, dass der Umgang mit Schriftlichem gewissen Eltern Mühe bereitet und dagegen die mündliche Kommunikation eindeutig vorherrscht.

Lehrerin W: (...) das merkt man ganz sicher. Also punkto Formulare, die man ihnen mit nach Hause gibt, und wenn man sieht, wie sie zurückkommen, oder ob sie überhaupt zurückkommen. Oder wenn sie ein Problem haben, dann ist es einfach per Telefon, dass es kommt, weil ihnen das ganz einfach näher liegt und sie das besser können. Wenn sie schriftliche Sachen machen, das ist halt schon meistens kurz. Es ist schon die mündliche Kommunikation, die bei ihnen vorherrscht.

Die Unsicherheit im Umgang mit Schriftlichem ist auch bei den Kindern spürbar.

Lehrerin W: Das merke ich natürlich ganz klar. (...) gerade was das Schreiben betrifft, haben sie von daheim halt schon sehr selten wirklich gute Unterstützung. ... Also ist meine Meinung.

Lehrerin G: Die brauchen das halt auch relativ wenig, selber.

Lehrerin F: Ja, es ist (schlimm?) für die Erwachsenen. Die haben wirklich die Schulbildung wahrscheinlich auch nicht gehabt. Die sind glaube ich, noch mehr von Dorf zu Dorf und dort schnell ein paar Tage zur Schule und nachher wieder weg. (Das ist sehr schlecht?).

Lehrerin G: Das ist eben weit weg. Das merken wir ja auch, wenn wir lange nichts geschrieben haben, müssen wir wieder knorzen. Und bei ihnen ist es eben zum Teil auch weit weg. Wenn schon nicht viel da ist, (...),(...). Also man kann konkret sagen, wenn man zum Teil sicher sein will, dass eine Abmachung klappt oder (...),(...) dann geht es einfach über das Telefon, dann geht es über die mündliche Abmachung.

Da der Elternabend im ersten Quartal des Schuljahres stattfindet, also wenn die Fahrenden auf der Reise sind, nehmen diese daran nicht teil. Während ihrer Anwesenheit finden dann aber schulische Anlässe statt, an denen sie rege dabei sind oder mitmachen, so zum Beispiel die Weihnachtsaufführung oder der "Räbeliechtliumzug". Trotzdem findet unter den Eltern kein Austausch statt, aber auch keine Konfrontation. Nur ganz wenig negative Rückmeldungen seitens der sesshaften Eltern hätten sie aufgrund der Anwesenheit von fahrenden Kindern in der Schule gehabt, erzählt F.:

Die Kinder erzählen wahrscheinlich auch wenig was läuft, und wenn das bei den Kinder stimmt, dann stimmt es wahrscheinlich bei den Erwachsenen auch. Ich bin sogar erstaunt, manchmal, wie wenig, dass da kommt.

Im Unterricht wurden die Fahrenden bisher nur kurz thematisiert. Lehrerin F. bemerkt, dass sie sich im ersten Jahr der Aufnahme von Fahrenden im Unterricht damit beschäftigt habe, danach hätten sich die Kinder aber gekannt und das Thema sei nicht mehr zur Diskussion gestanden.

Lehrerin G. nennt Gründe, weshalb man damit bisher zurückhaltend war:

Wir haben es vielleicht auch bewusst am Anfang nicht so gemacht, um zuerst mal zu starten, zusammen zu sein und nicht gerade Vorurteile auszugraben, was man damit natürlich dann unter Umständen auch macht. Wenn man startet, wenn man dann so schön: "Lustig ist das Zigeunerleben" .. muss man vorsichtig sein. Ich könnte mir schon vorstellen, je länger, dass das so weiterläuft, dass sich das auch mehr ergibt. Auch jetzt gerade, wenn sie vielleicht in der vierten Klasse oder fünfte, sechste, dass es dort dann ein wenig einfacher ist, das zu thematisieren. Und sie sich dann vor allem auch besser äussern können oder etwas mitbringen oder etwas zeigen davon, was sie gemacht haben. Und .. ja doch, ich persönlich habe schon das Gefühl, dass ich das dann einmal tun möchte. Schon gerade, wenn sie jetzt frisch Französisch lernen oder etwas, ist es dann angebracht zu fragen: "Ja, wie heisst das auf jenisch?"

Weil die Oberbottiger Kinder nach der sechsten Klasse die Schule in Bümpliz besuchen, sind die Lehrkräfte nicht direkt mit der beruflichen Zukunft ihrer Schülerinnen und Schüler konfrontiert. Aufgrund der durch die lange Abwesenheit bedingten geringeren Schulung der fahrenden Kinder schätzen die Lehrkräfte deren spätere Chancen auf eine Lehrstelle aber als äusserst gering ein. Dies gilt insbesondere für jene, die nicht altersgemäss eingeschult worden sind. Lehrerin W. sieht allerdings aufgrund der Früherfassung und des vermehrten Kindergartenbesuchs eine Chance zur Verbesserung der schulischen Bildung fahrender Kinder und damit auch ihrer beruflichen Perspektiven. Diese Hoffnung teilen auch ihre Kolleginnen und betrachten ihre Arbeit mit den Fahrenden als Grundstein dazu.

Wünschenswert aus ihrer Sicht wäre jedoch, dass die Thematik der schulischen Betreuung von Fahrenden gesamtschweizerisch oder zumindest kantonal aufgegriffen würde, um gewisse Grundsätze festzulegen, an denen sich betroffene Schulen und Lehrkräfte orientieren könnten um nicht einfach im Regen zu stehen.

Lehrerin G: [Wir] fühlen uns ein wenig verlassen, weil an uns wendet sich eigentlich niemand von den Behörden her oder von der Stiftung her. Es ist auch klar, es ist vermutlich auch nicht erfasst. Oder es reicht nicht alles auf einmal. Die haben sicher schon viele Verbesserungen erreicht, eben eine Vertrauensbasis zwischen Sesshaften und Fahrenden im Allgemeinen. Und der schulische Bereich, der kommt jetzt wahrscheinlich wieder ein wenig zum Vorschein, weil dort setzt es ja an. (...) Je gebildeter, oder ausgebildeter sie sind, desto gefährdeter ist im Grunde genommen ihre fahrende Lebensweise. Und wenn man jetzt so schön von der Nachhaltigkeit ihrer Lebensweise spricht, muss man eben probieren: Was ist denn der Weg jetzt? Und das ist natürlich auch nicht an uns in der Schule, ihnen die Wege vorzugeben. Das hat man probiert, das ist ja schiefgegangen. Sondern man muss wahrscheinlich schauen: Gibt es Leute, die Visionen haben, die von ihnen aus Ideen haben, und die nachher unterstützen, damit die das verbreiten. .. Eben: Wie könnte man die Schule auch noch anders machen. Und dieses Problem das ist ja eigentlich schon nicht gelöst. Also was passiert den Sommer hindurch, wem gibt man Aufgaben, wie betreut man sie. (...) Wo haben sie Ansprechpartner, wir sind ja auch weg in den Ferien und von dem her, gibt es halt schon viele Dinge, die man gesamtschweizerisch oder kantonal oder so ein wenig .. mein Ziel ist ein wenig, das anzugehen.

Lehrerin G. sagt dazu auch, dass ihr manchmal einfach die Zeit fehle, um den verschiedenen Fahrenden-Organisationen nachzugehen und sich auch zu fragen, was man in der Schule Oberbottigen nach den vier Jahren noch verbessern könnte.

4.6.2. Lehrerin S.

Frau S. hat im Sommer 2000 ihre erste Stelle in B., einer ländlichen Gemeinde in Zürich, als Lehrerin der ersten Klasse angetreten. Im darauffolgenden Herbst kam Silvana, die Tochter der Familie E.²⁷, die sich auf einem kleinen Durchgangsplatz in B. über den Winter niedergelassen hatte, zu ihr in die Klasse. Frau S. erzählt, dass sie ihre Klasse auf die neue Mitschülerin vorbereitet habe. Die Kinder seien enorm gespannt gewesen und hätten sich riesig gefreut.

Diese Freude wich aber dann der Enttäuschung, weil schnell feststand, dass sich Silvana nicht in die Klasse integrieren lassen wollte. Silvana ist ein bis zwei Jahre älter als ihre MitschülerInnen (sie wiederholte die erste Klasse in B.). Sie wirkt erwachsener und ist auch körperlich weiter entwickelt. Aufgefallen sei sie auch durch die Art ihrer Bekleidung, die bei den Mitschülerinnen und Mitschülern wiederholt zu Bemerkungen geführt habe. Silvana habe sich bewusst von den anderen abheben wollen, habe den anderen zu merken

²⁷ Frau E., die Mutter von Silvana, hat mir bei einem Telefongespräch ihr Einverständnis für eine Kontaktaufnahme mit der Lehrerin S. gegeben.

gegeben, dass sie älter sei und gewisse Dinge eben schon könne und wisse. Ihre Haltung in der Schule könne mit dem Satz: "Ich gehe ja wieder" umschrieben werden. Dies habe dann dazu geführt, dass die Klassenkameradinnen und Kameraden eine völlig ablehnende Haltung entwickelt hätten. Beispielsweise wurde Silvana bei Gruppenarbeiten, bei denen die Kinder die Gruppe selber bestimmen durften, immer als letzte gewählt. Sie hatte auch keine Freundin.

Verhaltensauffällig sei Silvana wegen ihrer Empfindlichkeit auf Schmutz gewesen. Wenn ein anderes Kind eine etwas nasse Aussprache gehabt habe, sei sie gekommen, habe ihre Hände vorgezeigt und gesagt, sie müsse sich die Hände waschen.

Auch die Eltern von Silvana seien nicht an einer Integration interessiert gewesen. Eltern von Mitschülerinnen hätten Frau S. erzählt, dass ihre Töchter nach Hause geschickt worden seien, als diese Silvana auf dem Standplatz besuchen wollten. Die Mutter habe Silvana auch immer vor die Türe des Klassenzimmers gebracht. So sei eine Begegnung auf dem Pausenplatz oder auf dem Schulweg mit anderen Kindern nicht möglich gewesen. Als sie die Mutter darauf aufmerksam gemacht habe, habe diese die Tochter einfach ausser Sichtweite des Schulhauses aus dem Auto steigen lassen.

Als Frau S. erfuhr, dass eine fahrende Schülerin in ihre Klasse eintreten werde, hat sie sich als erstes bei der Schulleiterin sowie bei ihrer Vorgängerin, die ebenfalls einmal ein Kind aus einer fahrenden Familie unterrichtet hatte, erkundigt, wie sie organisatorisch damit umgehen solle. Sie hat auch die Mutter des Kindes dazu aufgefordert, ihr zu erklären, wie der Schulbesuch ablaufe, da sie keinerlei Erfahrung mit Fahrenden habe. Als die Mutter dann vor der Reise gewünscht habe, dass ihr die Lehrerin Schulmaterial zusammenstellen solle, das sie dann mit ihrer Tochter durcharbeiten wollte, habe sie nicht gewusst, wie sie sich verhalten solle. Die Mutter habe ihr gesagt, dass sie verpflichtet sei, Aufgaben auf die Reise mitzugeben. Eine Nachfrage bei einem befreundeten Anwalt habe dann aber ergeben, dass die Fahrenden im Schulgesetz nicht Erwähnung finden, und dass diesbezüglich eine Gesetzeslücke bestehe. Frau S. hat sich dann bereit erklärt, Aufgaben in Mathematik mitzugeben. In anderen Fächern ist es jedoch nicht möglich gewesen, einfach Kopien anzufertigen, weil Lehrerin S. dort mit verschiedenen Lehr- und Hilfsmitteln (z.B. Legematerial) arbeitet. Auch der mündliche Unterricht konnte nicht mittels Kopien weitervermittelt werden. Die Mutter habe zudem verlangt, dass die Aufgaben, die sie der Lehrerin zurückschickt, korrigiert und kommentiert werden. Frau S. hat aber keine Lust, Fernunterricht zu geben. Bis jetzt ist sie nicht ganz sicher, ob sie dazu verpflichtet wäre. Sie findet es auch nutzlos, die Aufgaben an ein Postfach in Zürich zu schicken, wenn sie weiss, dass sich die Familie in Frankreich aufhält.

Lehrerin S. hat den Eindruck, dass der Mutter die Fachkenntnisse für den Unterricht ihrer Tochter fehlen, insbesondere seien ihr die Lernziele unklar. Bei einer Besprechung habe die Mutter das Mathematik-Lehrmittel zufällig irgendwo aufgeschlagen und die Lehrerin gefragt, was hier zu tun sei. Auch fehlten der Mutter wichtige Lehr- und Hilfsmittel, die die Lehrerin im Unterricht verwendet.

Die Leistungen von Silvana seien lückenhaft. Einerseits sei sie zum Beispiel im Mathematik-Lehrmittel den anderen Schülern voraus, verstehe aber den vorausgegangenen Lehrstoff nicht. Sie habe auch keine Vorstellung von Zahlengrössen. Diese Lücken erschweren es der Lehrerin sehr, das Mädchen einzuordnen und ihre Leistungen zu beurteilen. Frau S. schliesst aus verschiedenen Beobachtungen, dass Silvana keinen Kindergarten besucht hat.

Frau S. hat den Eindruck, dass die Schule für die Mutter etwas darstellt, das man halt in Gottes Namen irgendwie über die Runden bringen müsse. Zwar seien ihr die Umgangsformen der Tochter wichtig, es sei ihr wichtig, dass Silvana zu den anderen Kindern anständig sei, aber ein Einsatz für die Integration in der Schule sei nicht vorhanden. Mit dem Vater hatte Frau S. keinen Kontakt.

Frau S. stellt fest, dass die Familie auch Schwierigkeiten im Umgang mit Behörden hatte. Das An- und Abmelden des Kindes sei nicht richtig erfolgt. Sie habe an einem Freitag erfahren, dass Silvana am nächsten Montag nicht mehr zur Schule komme. Bis jetzt wisse sie nicht, ob das Mädchen in diesem Winterhalbjahr wieder komme (das Quartal hat zum Zeitpunkt des Gesprächs bereits begonnen). Es sei für sie das Schwierigste an der ganzen Sache gewesen, nicht zu wissen, ob sich ein grosses Engagement überhaupt lohne. Gleichzeitig fügt Lehrerin S. aber an, dass sie sich dagegen wehren werde, Silvana wieder in ihre Klasse aufzunehmen (So kommt sie nicht zu mir), falls die Familie sich wieder in B. niederlassen sollte. Die Klassenkameradinnen und -kameraden hätten eine zu grosse Abneigung gegen Silvana, ausserdem habe sie mehr Schüler als ihre Kollegin in der Parallelklasse.

Frau S. findet es nicht gut, dass fahrende Kinder vom Frühling bis in den Herbst der Schule fern bleiben. Sie würde es sinnvoll finden, wenn die Kinder unterwegs von einer Fachperson betreut würden. Sie ärgert sich über die an die Lehrkräfte gestellte Erwartung, im Winterhalbjahr den verpassten Stoff Vollgas wieder aufzuholen. Grundsätzlich habe sie nichts gegen die Lebensweise der Fahrenden. Sobald aber Kinder da seien, werde diese Lebensweise zu einem Problem.

Sie würde es besser finden, wenn mehrere Fahrende zusammen in die Schule kämen, weil dann ein Austausch zwischen den Lehrkräften stattfinden könnte, und man gemeinsam besprechen könnte, wie man das mit den Aufgaben während der Reise handhabt. Sie fühlt sich alleingelassen. Zwar hat sie andere Personen kontaktiert (Schulleiterin, Visitorin), diese waren aber durch ihre Anfrage auch überfordert. Es sei wie ein Tabuthema, niemand wisse Bescheid.

4.6.3. Lehrer H.

Seit letzten Herbst hat Lehrer H. zwei Fahrende in seiner Klasse. Der eine besuchte während vier oder fünf Jahren die Steiner Schule in U., die aber geschlossen wurde. Weil der Stoff für die 5. Klasse für ihn zu anspruchsvoll war, besucht er nun die Kleinklasse mit 4. Klass-Stoff. Der andere Schüler besuchte vorher die Schule in C., wurde dort nicht

promoviert und nun in die Kleinklasse versetzt. H. wurde erst kurz vorher informiert, dass der 5. Klässler in seine Klasse komme. Das sei jedoch normal.

Die Kleinklasse umfasst max. 10 Schüler, die Lernschwächen oder -behinderungen aufweisen. H. hat das Gefühl, dass die beiden Fahrenden echte Kleinklassenschüler sind und nicht aufgrund eines Stoffdefizits in der Kleinklasse platziert wurden. Er bezeichnet sie als verhaltensauffällig. Nächstes Jahr werden die beiden in C. die Schule besuchen. Lehrer H. ist nicht genau darüber informiert, wann die Schüler auf die Reise gehen. Die Abwesenheit beginnt aber ungefähr 6 Wochen vor den Sommerferien bis 3 Wochen nach den Sommerferien. Evtl. lassen die Eltern ihre Kinder noch bei Verwandten, und gehen vorerst ohne sie auf die Reise. Wie die schulische Betreuung während der Reise aussieht, weiss Lehrer H. nicht. Die Eltern haben ihm gesagt, es gebe da irgend eine kantonale Stelle, die dafür zuständig sei. Er selber bereitet keinen Stoff vor. Er hat kein Bedürfnis, sich genauer zu informieren, weil ihm die Zeit fehlt. Er nimmt an, dass das alles legal geschieht. Eine Kontaktperson hat er in Form einer Sozialarbeiterin, die hie und da nach den beiden Schülern fragt. Er weiss aber nicht, ob diese auch Auskünfte über das Verhalten während der Reise geben kann.

H. erzählt, dass die beiden Schüler in der Klasse gut akzeptiert werden. Sie bieten gerne eine Show, spielen die Coolen, das wird von den anderen geschätzt. Sie stammen nicht aus gehobenen Verhältnissen, tragen aber nur teure Markenkleider, mit denen sie sich gerne vorzeigen. Die beiden sind unzertrennlich. Ihr Zusammenhalten und ihre starken familiären Bindungen machen sie gemäss H. als Fahrende erkenntlich. Lehrer H. erwähnt Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Beachtung von Regeln und bestehenden Normen wie der Pünktlichkeit. Sprachlich unterscheiden sich die beiden von ihren Mitschülern dadurch, dass sie miteinander jenisch (ihren Dialekt) sprechen. Dies geschieht gemäss H. jedoch eher unbewusst und nicht als Versuch einer gezielten Abgrenzung. Die beiden sind sehr stolz auf ihre Herkunft und reden offen darüber. Ihr Traumberuf ist denn auch Altmetallhändler wie es die Väter sind. H. ist überzeugt, dass sie das Handeln im Blut haben, das offenbart sich etwa im Rechnen.

Lehrer H. ist nicht sehr glücklich darüber, dass die beiden im Sommer auf die Reise gehen, weil ihre Abwesenheit für die Klasse ein Verlust sei. Im Unterricht komme viel von ihnen. Sie seien motiviert, interessiert und deshalb eine echte Bereicherung. Sie machten bei allem mit, nur Singen hätten sie nicht gerne.

Das Thema Fahrende hat H. im Unterricht nie aufgenommen. Das sei in einer Kleinklasse nicht unbedingt stufengerecht. Die anderen Schüler interessierten sich aber für das Leben der beiden.

Die Eltern seien sehr kontaktfreudig. Anfangs seien sie wegen der neuen Schule besorgt gewesen. Die Eltern hätten vor allem Interesse daran, dass die Kinder lesen, rechnen und schreiben lernten: Mein Sohn muss kein Kantilehrer werden, habe ein Vater gesagt.

Eine fahrende Schule, die die Kinder auf der Reise begleiten würde, könnte Lehrer H. sich vorstellen. Die Idee sei sicher gut, er frage sich aber, wer das finanzieren würde. Er meint, dass vermehrte Bildung jedoch zu einem Identitätsverlust der Fahrenden beitragen könnte.

4.7. Diskussion der Fallbeispiele

4.7.1. Die Schule Oberbottigen: Hilfe zur Selbsthilfe

Durch die offizielle Schaffung des Standplatzes Buech waren die Oberbottiger Lehrkräfte zwar darauf vorbereitet, dass fahrende Kinder bei ihnen die Schule besuchen würden und konnten sich so einige grundsätzliche Gedanken zur Organisation des Unterrichts machen. Dies konnte sie jedoch nicht vor Überraschungen bewahren, mit denen sie sich bei der Einschulung dieser Kinder kurzfristig konfrontiert sahen. Weil die Kinder nicht altersgemäss auf die bestehenden Klassen verteilt werden konnten, ergaben sich zuerst Probleme (Seite 85, Zeile 24ff.). Die Lehrkräfte fanden dann aber eine Lösung, indem die Kinder relativ unabhängig von ihrem Wissenstand auf mehrere Klassen verteilt wurden. Diese flexible Einteilung brachte es mit sich, dass die Lehrerinnen in ihrer Klasse unterschiedliche Niveaus unterrichten, d.h. konkret, auf den individuellen Stand der einzelnen fahrenden Kinder eingehen. Obwohl das für die Lehrkräfte einen zusätzlichen Aufwand bedeutet, wurde diese Lösung vom gesamten Kollegium mitgetragen.

Der Wille und das nötige Engagement, auf die speziellen Lebensumstände der Fahrenden Rücksicht zu nehmen und sie trotzdem möglichst optimal zu fördern wird auch durch die Bereitstellung von Aufgaben für die Reise spürbar: für jedes Kind wird ein persönliches Dossier zusammengestellt. Trotz des grossen Aufwands sind die Erwartungen diesbezüglich nicht sehr hoch; im Idealfall erhoffen sich die Lehrkräfte dadurch, mit den Kindern im Herbst stofflich dort weiterfahren zu können, wo sie im Frühling aufgehört haben. Teilweise gelingt dies und motiviert so die Lehrerinnen, teilweise ist das Resultat dieses Engagements aber auch enttäuschend. Die Lehrerin W. zieht daraus den Schluss, dass das Mitgeben von Aufgaben nicht für alle Familien eine gute Lösung darstellt. Die Lehrerinnen befürchten auch, dass einige Eltern ihren Kindern in den höheren Klassen bei den Aufgaben nicht mehr helfen können, weil sie selber über zu wenig Schulwissen verfügen, was die Lehrerinnen vor allem am Umgang mit Schriftlichem zu erkennen glauben. Dadurch ergibt sich ein ernsthaftes Problem für die schulische Überbrückung der Reisezeit, über das sich die Lehrkräfte zwar Gedanken machen, aber noch keine Lösung gefunden haben.

Besonders zu Beginn bekam die Lehrerschaft das grosse Misstrauen zu spüren, das die Fahrenden der Schule entgegenbrachten. Der Schulbesuch von Fahrenden bedeutete nicht nur für die Oberbottiger Schule eine Neuordnung, sondern auch für die Fahrenden selbst. Einige der Kinder hatten offenbar trotz des erreichten Alters bisher noch keine Schule besucht, andere waren vermutlich als "Einzelkinder" in irgendwelchen Schulen der

Umgebung verstreut²⁸. Neben der organisatorischen Umstellung mussten die Lehrkräfte deshalb auch Überzeugungsarbeit leisten, und das Vertrauen der Eltern gegenüber der Schule gewinnen. Aus dem Gespräch geht nicht hervor, gegen welche konkreten Ängste die Lehrkräfte ankämpfen mussten; man kann annehmen, dass es sich um Ängste handelt, die sich aufgrund der historischen Erfahrungen im kollektiven Gedächtnis festgesetzt haben, aber auch um Ängste vor einer Assimilation²⁹. Das Beispiel der Schule Oberbottigen zeigt, dass solche Ängste und das daraus resultierende Misstrauen nicht unüberwindlich sind. Den Lehrkräften ist es gelungen, zu den meisten Fahrenden in wichtigen Bereichen Brücken zu schlagen und ein grundsätzliches Vertrauensverhältnis aufzubauen. Sie konnten viele Eltern nicht nur davon überzeugen, dass den Kindern in der Schule nichts "passiert", sondern ihnen auch die Wichtigkeit einer Schulbildung aufzeigen. Klarer Ausdruck davon ist, dass der Kindergartenbesuch unter den Fahrenden mittlerweile nicht mehr eine Ausnahme darstellt, sondern (fast) zur Norm geworden ist. Die Einschulung wird dadurch sehr erleichtert. Tendenziell werden die Fahrenden zwar noch immer etwas später eingeschult als ihre sesshaften Alterskolleginnen und -kollegen, doch das Einschulungsalter hat sich eindeutig nach unten bewegt. Sehr wichtig in diesem Zusammenhang ist auch, dass die fahrenden Kinder nach einhelliger Meinung der Lehrerinnen gerne zur Schule kommen. Aufgrund dieser objektiv feststellbaren Sachverhalte beurteilen die Lehrerinnen die Auswirkungen der Schaffung des Standplatzes auf die schulische Integration als durchwegs positiv. Der Standplatz hat es ermöglicht, die Fahrenden in ein schulisches Netz einzubinden, Kontrolle auszuüben, die Kommunikation zu vereinfachen, Verbindlichkeiten und Kontinuität zu schaffen. Die Lehrkräfte haben diese Chancen, die ihnen der Standplatz eröffnet hat, zur Erfüllung ihrer Aufgabe wahrgenommen. An der Schule herrscht gegenüber den Fahrenden weder eine Politik des Laisser-faire noch der repressiven Toleranz, sondern eine Haltung des engagierten und hartnäckigen Nachfragens, auch wenn dies oftmals mühsam sein kann, oder kurzfristig nicht auf Gegenliebe stossen mag.

Neben diesen positiven langfristigen Entwicklungen, aus denen die Lehrerschaft ihre Motivation und Zuversicht bezieht, existiert denn auch der zuweilen ermüdende

²⁸ Esther Garo hat in ihrer Diplomarbeit Interviews mit zwei Familien gemacht, die damals vor der Schaffung des Standplatzes Buech an der Murtenstrasse westlich von Bern unter der Autobahnbrücke auf dem provisorischen Standplatz gelebt haben, heute vermutlich im Buech leben und deren Kinder in Oberbottigen die Schule besuchen. Während die Familie H. ihre Kinder im Schulhaus Steigerhubel ohne Probleme zur Schule schickte, weigerte sich die Familie C. aufgrund von massiven Schwierigkeiten mit den Klassenkameradinnen und -kameraden trotz schriftlicher Aufforderung der Behörden, ihre Tochter weiterhin dorthin zu schicken.

²⁹ Esther Garo (1998: 49) zitiert die Mutter C., die Ihre Tochter aus der Schule genommen hat: „Viele von meiner Generation wollen nicht, dass ihre Kinder die Schule besuchen. Sie haben einfach Angst davor. Sie haben Angst, ein Kind zu geben. Man hört und sieht so viel immer. Wir haben so viel mitgemacht, viele sagen dann, nein ich gebe mein Kind nicht. Ich habe meine Kinder probeweise geschickt und es ging nicht gut.“ Beide oben erwähnten Familien gaben in den Interviews an, dass sie gegenüber der neuen Schule, d.h. der Schule Oberbottigen, eine vorsichtige Haltung einnehmen. Die Familie H. zweifelte daran, dass sich die zukünftigen Lehrkräfte und Schulbehörden über den Zuzug der Fahrenden freuen würden. Herr H. hat in der Zeitung gelesen, dass „die im neuen Schulhaus“ skeptisch seien. Er gibt an, er werde sein Kind mit dem Auto in die bisherige Schule fahren, wenn es in der neuen Schule nicht gut gehe

Schulalltag. Die Fahrenden fordern die Lehrkräfte nicht selten heraus. Als eine Negativ-Bereicherung bezeichnet Lehrerin G. die Anwesenheit der Fahrenden, wenn sie an die vielen für sie ärgerlichen Vorkommnisse denkt, mit denen sie sich schon herumschlagen musste. Wie ihre Kolleginnen und ihr Kollege musste sie die schmerzliche Erfahrung machen, dass einige Fahrende (und hier ist wahrscheinlich vorab die Rede von den Eltern) der Schule und der Bildung nicht die gewohnte Wertschätzung entgegenbringen und sich in der Folge nicht unbedingt an Konventionen halten. Sie betrachtet es als eine Eigenart der Fahrenden, sich Rechte herauszunehmen, die ihnen eigentlich nicht zustehen, und die mit einem geordneten Schulbetrieb nicht zu vereinbaren sind. Sie hat offenbar auch erlebt, dass gewisse Eltern zur Verteidigung solcher "Rechte" das Argument der Kollektivschuld an ihrer Vergangenheit bemühen, das noch so gute pädagogisch motivierte Argumente ins Leere laufen lässt.

Das unkonventionelle Verhalten wird wohl indirekt durch die Sonderstellung begünstigt, die die Fahrenden nicht nur während des Sommers, sondern teilweise aufgrund der fehlenden stofflichen Anschlussmöglichkeiten auch während des Winterhalbjahres einnehmen. Es erstaunt deshalb nicht, dass die Lehrkräfte sich im Bereich ihrer Kernaufgaben sehr unterschiedlichen Erwartungen der Eltern im Hinblick auf Inhalt und Umfang der Schulbildung ausgesetzt sehen (Seite 89, Zeile 35ff.). Ihnen stehen ausser dem persönlichen Gespräch keine Mittel zu Verfügung, die es erlauben würden, solche Erwartungen zu vereinheitlichen, weil behördliche Regelungen diesbezüglich fehlen, auf die sie Rückgriff nehmen könnten.

Neben solchen Grabenkämpfen leisten die Lehrkräfte, wie bereits erwähnt, einen nicht geringen Mehraufwand. Wie die Lehrerin W. anführt, kann es zwar in pädagogischer Hinsicht für die sesshaften Klassenmitglieder eine wertvolle Erfahrung sein, das Kommen und Gehen ihrer fahrenden Kolleginnen und Kollegen mitzuerleben, doch verursachen diese Wechsel für den Schulbetrieb auch viel Unruhe und erschweren das Führen einer Klasse. Energie absorbiert auch die stoffliche Reintegration der Fahrenden; bevor sie den Gang des Unterrichts festlegen können, müssen die Lehrerinnen beim Wiedereintritt im Herbst bei jedem Kind eine Standortbestimmung vornehmen, weil die zurückgesandten Aufgaben dazu nicht ausreichen. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass - mit Ausnahme der Rücksendung der Aufgaben - während der sommerlichen Reise zwischen Eltern und Lehrkräften kein Kontakt gepflegt wird.

Die Lehrkräfte stellen fest, dass die Schule Oberbottigen in ihren Augen nicht zu einem Ort der kulturellen Begegnung und des Austauschs geworden ist. Zu diesem Schluss gelangen sie aufgrund von zwei grundsätzlichen, in sich widersprüchlichen Beobachtungen. Überspitzt formuliert lauten diese: Es ist nichts da zum Austauschen und beide Seiten sind darauf bedacht, dieses Nichts nicht auszutauschen .

Die erste Beobachtung bringt eine gewisse Ratlosigkeit der Lehrkräfte zum Vorschein, die nach einer Antwort auf die Frage suchen, was denn die Kultur der Fahrenden eigentlich ausmacht und auf welche Art man einen kulturellen Austausch im Rahmen der Schule in

Gang setzen könnte. Lehrer R. ist der Ansicht, dass sich in der Schule an den Fahrenden nichts Kulturelles manifestiert, das sie als solche kennzeichnen würde. Ausser ihrer Abwesenheit im Sommer und ihrer teilweise stark unterschiedlichen Haltung gegenüber der Schule, scheinen sie sich nicht von den anderen Kindern zu unterscheiden. Als ein Cliché, dem die Lehrkräfte offenbar selber erlegen sind, bezeichnet Lehrerin G. die Vorstellung der Fahrenden als Einheit: Die Bewohner des Standplatzes demonstrierten - ausser auf der Grundlage ihrer Vergangenheit - kein Zusammengehörigkeitsgefühl, aufgrund dessen man sie differenziert als eine kulturelle Einheit hätte begreifen und beschreiben können.

Demgegenüber steht die Beobachtung, dass sich die fahrenden und die sesshaften Kinder in der Schule schlecht durchmischen, also Gruppen nach der Zugehörigkeit ihrer Lebensform bilden. Die Kontakte unter ihnen beschränken sich vorwiegend auf das für den Schulbetrieb notwendige Funktionale. Eine mögliche Ursache dafür vermuten die Lehrkräfte in der dezentralen Lage des Standplatzes. Die rein physische Distanz zum Dorf erschwert die Kontaktaufnahme und erzeugt in ihren Augen eine in der Schule spürbare psychologische Distanz zwischen fahrenden und sesshaften Schülerinnen und Schülern. Im weiteren haben die Lehrkräfte im Lauf ihrer Arbeit das Gefühl bekommen, dass die Fahrenden (und hier wahrscheinlich insbesondere die Eltern) nicht an einem kulturellen Austausch interessiert sind. In der Aussage von Lehrer R. scheint unausgesprochen die Erwartung mitzuschwingen, dass die Fahrenden ein Interesse daran haben sollten, ihre Wohnwagentüren für die Sesshaften zu öffnen - eine Erwartung, die Lehrer G. und seine Kolleginnen gegenüber den Sesshaften und ihren Haustüren vielleicht unterschwellig weniger haben. Eine solche asymmetrische Austauschbeziehung dürfte bei den Fahrenden jedoch auf Widerstände stossen.

Während die organisatorischen Herausforderungen, die sich durch die Anwesenheit von Fahrenden für den Schulbetrieb in Oberbottigen ergeben haben, durch Engagement, Verständnis und Hartnäckigkeit der Lehrerschaft weitgehend gemeistert wurden, befindet sich die Schule auf kulturellem Gebiet also noch auf einem unsicheren Kurs. Dies äussert sich auch darin, dass im Unterricht das Thema Fahrende bisher nur am Rande aufgegriffen wurde. Dies geschah zu Beginn auch in der Absicht, kein grosses Aufheben um die neuen Mitschülerinnen und Mitschüler zu machen und keine Vorurteile zu provozieren. Lehrer R. äussert sich dazu auch selbstkritisch: vielleicht sei von Seiten der Schule in diese Richtung bisher zu wenig unternommen worden. Diese Zurückhaltung dürfte neben der genannten Ratlosigkeit der Lehrkräfte und dem Desinteresse der Fahrenden noch weitere Gründe haben: Die Lehrkräfte sind sich bewusst, dass es eine anspruchsvolle und heikle Aufgabe darstellen kann, sich einer sozial und ökonomisch marginalisierten Minderheit anzunähern, ohne das Thema in Form einer billigen Folklore aufzugreifen, die mit der Wirklichkeit wenig zu tun hat und blosser Clichévorstellungen reproduziert. So steht der Vorsatz, das Thema aufzunehmen, für die Lehrkräfte im Raum, die Suche nach einer Form der Verwirklichung scheint aber nicht abgeschlossen. Der Weg über die Interkulturelle Pädagogik könnte sich dafür als hilfreich erweisen.

Ein weiterer Punkt, der in den Bereich des Kulturellen gehört, ist der Zwiespalt, dem sich die Lehrkräfte ausgesetzt sehen: Untergraben sie in ihrer Rolle als Bildungsvermittler die Kultur ihrer fahrenden Schülerinnen und Schüler? Die vom Inspektorat verlautete Instruktion an die Lehrkräfte richtet sich nach den "traditionellen" Bildungs- und Berufsvorstellungen der Fahrenden. Die Lehrkräfte wiederum bezweifeln, dass das Überleben der Fahrenden in ihren angestammten Tätigkeitsfeldern längerfristig gesichert ist. Eine bessere Bildung könnte eine wirtschaftliche Belebung oder Neuausrichtung ermöglichen, gefährdet aber in den Augen der Lehrkräfte die fahrende Lebensweise. Wohin also soll der Weg führen? Lehrerin G. erhofft sich Impulse von den Fahrenden selbst; denn an der Schule sei es nicht, diesen Weg vorzugeben. Wie ich einem späteren Telefongespräch mit Lehrerin G. entnommen habe, versucht die Schule die Fahrenden weniger als Kollektiv zu sehen denn als einzelne Familien mit individuellen Bedürfnissen; wer demnach eine gute Schulbildung beansprucht, soll sie bekommen, wer dies nicht wünscht, für den sollen die Instruktionen des Inspektorats im Sinne von minimalen Grundanforderungen interpretiert werden. Dieses Vorgehen könnte man als einen marktwirtschaftlichen Ansatz bezeichnen, bei dem die Schule als Anbieterin von Bildung fungiert, und der von der Prämisse der Freiwilligkeit ausgeht (allerdings nur für die Fahrenden).

Obwohl dies einen durchaus gangbaren Weg darstellt, sind viele Probleme nicht gelöst. Die Oberbottiger Lehrkräfte würden deshalb eine Diskussion über die schulische Betreuung von Fahrenden auf politischer Ebene begrüßen. Sie fühlen sich allein gelassen und bemängeln, dass weder Behörden noch private Instanzen, die sich mit Fahrenden befassen, an sie gelangen und mit ihnen Orientierungshilfen erarbeiten. Dadurch sieht sich das Lehrerkollegium innerhalb seiner Schule in die Rolle des Entscheidungsträgers gedrängt, in einer Frage, die eigentlich grundsätzlicher Natur ist und einer öffentlichen Debatte bedarf.

4.7.2. Lehrerin S. : Enttäuscht

Erst seit kurzem aus ihrer Lehrerbildung entlassen, sieht sich Lehrerin S. mit einem Problem konfrontiert, auf das sie während ihrer Ausbildung nicht vorbereitet worden war. Sie hat sich daraufhin bemüht, Informationen darüber zu beschaffen wie sie organisatorisch verfahren soll und hat ihre Klasse auf die neue Mitschülerin vorbereitet. Aufgrund dieser Vorbereitung gerieten die Kinder offenbar in eine übersteigerte Erwartungshaltung, die schon kurz nach Silvanas Ankunft enttäuscht wurde. Die erwartete interessante, vielleicht fremdartige Mitschülerin entpuppte sich in ihren Augen als hochnäsiger und distanzierter Sonderling. Diese Rolle wollte ihr die Klasse aber nicht zugestehen und grenzte sie aus. Weil auch die Lehrerin vom Verhalten Silvanas enttäuscht war (sie bezeichnet sie gar als verhaltensauffällig), dürfte es ihr schwer gefallen sein, diese Ausgrenzung zu thematisieren und zu unterbinden. Sie sah sich überdies in ihrer Enttäuschung bestätigt, als sie feststellen musste, dass auch die Mutter nicht an einer sozialen Integration Silvanas interessiert war und sich einer Zusammenarbeit entzog.

In dieser belasteten Situation stellte die Mutter relativ kurz vor Schulaustritt (gemäss ihrer eigenen Angabe 2-3 Wochen vorher) die Forderung, Frau S. solle für ihre Tochter Aufgaben für die Reise zusammenstellen. Der Lehrerin war das zuviel; sie erkundigte sich, ob sie gesetzlich dazu verpflichtet wäre. Obwohl sie dies nicht ist, erklärte sie sich bereit, Silvana Mathematikaufgaben mit auf die Reise zu geben. Für andere Fächer eignete sich jedoch ihrer Meinung nach die Zusammenstellung von Kopien nicht. Der Korrektur und Kommentierung der Aufgaben verweigerte sie sich. Es ist nicht zu beurteilen, ob diese Weigerung nur auf das schlechte Verhältnis zwischen ihr und den E.s zurückgeht, oder ob auch andere Gründe (z. B. Zeitaufwand, Frage nach der Zweckmässigkeit) dafür den Ausschlag gaben.

Es fällt der Lehrerin schwer, Silvana leistungsmässig einzuordnen, weil sie in ihrem Wissen Lücken aufweist. Ausserdem hat die Lehrerin den Eindruck, dass Frau E. der Aufgabe, ihre Tochter zu unterrichten, nicht gewachsen ist und ihr dazu auch das nötige materielle Instrumentarium fehlt.

Zum Zeitpunkt des Gesprächs steht für die Lehrerin fest, dass sie Silvana nicht mehr in ihrer Klasse unterrichten will. Die Fronten scheinen derart verhärtet zu sein, dass sie offenbar keine Versuche unternemen will, mit den E.s das Gespräch zu suchen, um eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten. Umso mehr, als sie nicht weiss, ob das Mädchen überhaupt wieder in B. die Schule besuchen wird.

Obwohl die Lehrerin die Sache vorurteilsfrei (aber wahrscheinlich nicht frei von Erwartungen) angegangen ist, hegt sie nun aufgrund ihrer schlechten Erfahrungen grundsätzliche Bedenken gegenüber der schulischen Betreuung von Fahrenden. Sie empfindet die fahrende Lebensweise als nicht vereinbar mit einem geregelten Schulunterricht und sie sieht sich nicht dafür verantwortlich, die nachteiligen schulischen Konsequenzen, die sich aus dieser Lebensweise ergeben, in ihrer Funktion als Lehrerin "auszubaden". Diese Überlegung findet vor dem Hintergrund statt, ihrer fahrenden Schülerin den gleichen Stoff wie den anderen Kindern vermitteln zu müssen - eine wahrlich unmögliche Aufgabe, die verdeutlicht, wie notwendig es ist, das Thema zur Sprache zu bringen und betroffenen Lehrkräften Möglichkeiten zur Information zu bieten. Lehrerin S. fühlt sich diesbezüglich klar im Stich gelassen. Sie vermisst auch einen Austausch mit anderen Lehrkräften, um die Betreuung koordinieren zu können.

4.7.3. Lehrer H.: Unbeschwert

Die beiden Zöglinge von Lehrer H. heben sich durch verschiedene Eigenschaften von ihren Mitschülerinnen und Mitschülern ab, die sie nach Meinung von Herrn H. als Fahrende erkennbar machen. Selbstbewusst demonstrieren sie ihre Identität als Fahrende in der Schule und werden von den andern - vielleicht nicht zuletzt deswegen - voll akzeptiert und geschätzt. Die Klassenkameradinnen und -kameraden interessieren sich für ihre Lebensweise, obwohl das Thema Fahrende in der Klasse nicht behandelt wird (Lehrer H. entkräftet das Argument, das Thema sei nicht stufengerecht, mit dem beobachteten Interesse der Sesshaften gleich selber). Auch die Eltern der beiden scheinen keine

Berührungsängste mit der Schule zu haben, obwohl sie sich aus unbekanntem Gründen zuerst Sorgen gemacht hätten. Weil die zwei Buben gegenüber der Schule deshalb keine inneren Konflikte austragen müssen, können sie am Unterricht motiviert teilnehmen. Lehrer H. hat damit das Glück, dass sich in seiner Klasse genau das Gegenteil dessen abspielt, was sich in der Klasse von Frau S. ereignet hat: seine beiden Schüler werden als eine Bereicherung für alle Beteiligten empfunden und ihre Integration kann als erfolgreich bezeichnet werden. Lehrer H. selbst hat ein sehr unverkrampftes Verhältnis zu seinen beiden fahrenden Zöglingen und bedauert ihre Abwesenheit während des Sommers.

Auf organisatorischer Ebene erscheint das Verhalten von H. allerdings etwas zu unbeschwert. Er hat keine genaue Kenntnis über die Dauer der Abwesenheit und die Betreuung während der Reise. Er verzichtet auch darauf, sich zu informieren. Möglicherweise zeigt er kein Interesse, weil die Buben im kommenden Schuljahr den Unterricht nicht mehr bei ihm, sondern in C. besuchen werden, und er sich nicht mit ihrer stofflichen Reintegration beschäftigen muss. Vielleicht ist das mangelnde Interesse aber auch darauf zurückzuführen, dass Bildung seiner Meinung nach die Identität der Fahrenden gefährdet, und er es deshalb als nicht so wichtig erachtet, wie sie in der Schule vorankommen. Indirekt würde er dadurch auch von den Eltern in seiner Haltung bestärkt, die keine hohen Bildungsanforderungen stellen.

4.7.4. Die Situation der Lehrkräfte im Überblick

Im folgenden sollen die Voraussetzungen, unter denen die drei beschriebenen Schulen ihre Arbeit verrichten sowie die spezifischen Herausforderungen und Schwierigkeiten, die sich ihnen stellen, zusammengefasst werden.

In allen drei Fällen hat der Zufall, bzw. das vorhandene Angebot von Standplätzen bestimmt, dass fahrende Kinder die betreffende Schule besuchen. So werden in Oberbottigen fahrende Kinder nicht deshalb unterrichtet, weil sich diese Schule mehr als eine andere speziell dafür eignen würde, sondern weil der Standplatz in dieses Einzugsgebiet fällt. Im Sinne der Integration werden Fahrende dort, wo sie sich über den Winter niederlassen, in bestehende Regelklassen integriert. Wenn es sich wie in B. um inoffizielle "Gelegenheits-Standplätze" handelt, kommt es vor, dass Lehrkräfte kurzfristig damit konfrontiert werden, Fahrende zu unterrichten. Weder die Lehrkräfte in Oberbottigen, noch Lehrerin S. und Lehrer H. verfügen aber über eine Aus- oder Weiterbildung, die sich speziell auf die Integration von Fahrenden konzentriert. Ein solches Bildungsangebot existiert gar nicht, obwohl eine Gleichbehandlung bei den Fahrenden nicht möglich ist, übliche integrative Massnahmen zum Teil auf Widerstände stossen und das Unterrichten von Fahrenden unbedingt eine gewisse Kenntnis über ihre Lebensform erfordern würde. Aufgrund der sehr kleinen Anzahl von betroffenen Schulen und Lehrkräften in der Schweiz ist es verständlich, dass von Seiten der Kantone keine Aus- oder Weiterbildungsmöglichkeiten angeboten werden. Weniger nachvollziehbar ist jedoch, dass die speziellen Herausforderungen und Probleme, die sich durch die Anwesenheit von Fahrenden ergeben, von behördlicher Seite (und der Radgenossenschaft) kaum Beachtung

finden, mit der Folge, dass Lehrkräfte und Schulbehörden vielerorts nicht einmal die Möglichkeit haben, sich über Umfang und Organisation des Unterrichts von Fahrenden informieren zu können. Kann eine unerfahrene Lehrperson nicht vom Know-how von Kolleginnen und Kollegen profitieren, muss sie sich alles Wissen über Organisation des Unterrichts und Umgang mit Fahrenden selber erarbeiten. Dies wäre nicht nötig und kann zudem Ursache von folgenschweren Problemen bilden, wie es besonders das Beispiel der Lehrerin S. illustriert. Doch auch die Unbekümmertheit und das Desinteresse von Lehrer H. können zum Problem werden. In Oberbottigen mussten die Lehrkräfte ebenfalls bei Null beginnen. Sie konnten jedoch auf die Unterstützung des Inspektorats zählen, sich im Kollegium austauschen und in gewissen Bereichen zusammenarbeiten.

Die Anwesenheit von Fahrenden in der Schule stellt an Lehrerinnen und Lehrer erhöhte Anforderungen. Wie in jeder multikulturellen Klasse müssen die Lehrkräfte grundsätzlich die Bereitschaft aufbringen, die kulturellen Unterschiede der Schülerinnen und Schüler zu akzeptieren. Das ist, wie am Fallbeispiel der Familie E. ersichtlich wird, keine Selbstverständlichkeit. Die gute Integration von Fahrenden erfordert jedoch nicht nur von der Lehrerschaft Akzeptanz, sondern auch von den Mitschülerinnen und Mitschülern und deren Eltern. Wird ein Kind in der Klasse ausgegrenzt, kann es einer Lehrkraft viel Energie abverlangen, um auf eine soziale Integration hinzuarbeiten. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, in Erinnerung zu rufen, dass es sich bei den Fahrenden um eine Minderheit handelt, die vielen Vorurteilen ausgesetzt ist und von der Mehrheitsgesellschaft stark an den Rand gedrängt wird. Sie sind daher auch in der Schule mehr als andere der Gefahr ausgesetzt, den Kategorien "Sozialfälle" oder "Randständige" zugeschrieben zu werden. Bei den ausgewählten Fallbeispielen darf erfreulicherweise festgestellt werden, dass die betreffenden Lehrkräfte ihre Aufgabe weitgehend vorurteilsfrei angegangen sind, auch wenn vereinzelt gewisse Ressentiments spürbar sind, die sich im Laufe der Arbeit aufgebaut haben. Diese Ressentiments richten sich aber nicht gegen die Fahrenden als Gruppe, sondern eher gegen einzelne Personen unter ihnen.

Die Organisation und Vorbereitung des Unterrichts für Fahrende erfordert mehr Zeit. Soll eine gute Betreuung gewährleistet sein, gilt es, für die Abwesenheit im Sommer Schulmaterial zusammenzustellen. Es kann sich dabei nicht einfach um das gleiche Material wie das für die Klasse handeln, weil die Schülerinnen und Schüler den Stoff selbständig, allenfalls mit Hilfe ihrer Eltern, bearbeiten müssen und dies notgedrungen meist in schriftlicher Form. Wie das Beispiel Oberbottigen zeigt, sind ausserdem manche fahrenden Schüler in Bezug auf ihren Wissenstand gegenüber den Sesshaften im Rückstand und müssen individuell betreut werden. Diese Schwierigkeit ergibt sich auch beim Wieder- oder Neueintritt im Herbst. Zuerst müssen die Lehrkräfte eruieren, auf welchem Wissenstand sich ein Kind nach der langen Abwesenheit befindet, was nicht vom einen auf den anderen Tag geschehen kann. Erst dann kann der weitere Unterricht geplant werden. Eine weitere Herausforderung kann es darstellen, die Kinder im Herbst wieder an die relativ starren Strukturen und die mit den anderen Schülerinnen und Schülern

erarbeiteten Regeln in der Schule zu gewöhnen, nachdem die Fahrenden während des Sommers diesbezüglich relativ frei waren.

Eine weitere Anforderung für den Umgang mit Fahrenden stellt sich für die Lehrpersonen auf der kommunikativen Ebene. Während es bei der üblichen Elternarbeit vorab darum geht, die Ziele der Schule gegenüber den Eltern zu kommunizieren und die Leistungen und das Verhalten der Kinder zu besprechen, muss die Zusammenarbeit mit vielen fahrenden Eltern vor allem zu Beginn eines Schulbesuchs an einem anderen Ort ansetzen. Die Lehrkräfte müssen den Eltern das Gefühl vermitteln können, dass die Schule die Integrität ihres Kindes nicht berührt, dass es seine kulturelle Herkunft in der Schule einbringen darf, kurz: dass seiner Person in der Schule Respekt gezollt wird - und natürlich müssen die Lehrkräfte die entsprechenden Bedingungen dafür schaffen. Neben der Vertrauensbildung kann es eine langwierige Aufgabe darstellen, den Eltern den Wert einer Schulbildung zu vermitteln, weil sich deren Vorstellungen darüber vielfach von derjenigen der Sesshaften unterscheiden. Diese Vermittlung dient einerseits dazu, dass das Kind vom Schulbesuch wirklich auch profitieren kann, indirekt geht es aber auch darum, sicherzustellen, dass nicht nur die Schule den Fahrenden den nötigen Respekt entgegenbringt, sondern auch die Fahrenden der Schule und ihren Regeln. In den Fallbeispielen wird ersichtlich, dass einige Lehrkräfte sich dabei in einem inneren Zwiespalt befinden: sie können sich vorstellen, dass sie in ihrer Aufgabe als Bildungsvermittler zwar die beruflichen Perspektiven der Fahrenden verbessern, damit aber gleichzeitig deren Identität untergraben und damit der Kultur den Boden entziehen.

5. Schlussbetrachtung und Ausblick

Die jenischen Fahrenden sind in der Schweiz eine Minderheit, die eine eigene Lebensform sowie eigene kulturelle Vorstellungen und Praktiken pflegt. Die Wohn- und Wirtschaftsweise der Fahrenden unterliegt starken rechtlichen und räumlichen Beschränkungen und stösst in der sesshaften Bevölkerung auch auf psychologische Widerstände. In der Folge steht den Fahrenden nur ein ungenügender Lebensraum zur Verfügung, der zudem ständig bedroht ist und viele Fahrende dazu zwingt, in Unsicherheit und in ständigem Kampf mit der sesshaften Umwelt zu leben. Nicht nur das gegenwärtige Verhältnis zu den Sesshaften, sondern auch die Vergangenheit der Fahrenden ist belastet. Sie gehören einer Gruppe von Menschen an, die seit jeher der Verfolgung und Diskriminierung ausgesetzt war. In der jüngeren Vergangenheit hat das unmenschliche Wirken des "Hilfswerks für Kinder der Landstrasse" tiefe Wunden im kollektiven Gedächtnis der Jenischen hinterlassen. Noch heute sind dadurch zahlreiche Menschen in ihrer physischen und psychischen Existenz beeinträchtigt.

Sowohl die Kultur der Fahrenden, als auch ihre Geschichte und ihre gegenwärtige Stellung innerhalb der Mehrheitsgesellschaft, haben Auswirkungen auf die schulische Integration von fahrenden Familien. Der knappe Wohn- und Wirtschaftsraum, der ihnen zugestanden wird, beeinträchtigt den Schulbesuch der Kinder; Sicherheit, Kontinuität und Verbindlichkeit als grundlegende Voraussetzungen für den Schulbesuch sind nicht

gewährleistet. Die von den befragten Eltern angeführten, wiederholten Schwierigkeiten bei der Einschulung ihrer Kinder an einem neuen Aufenthaltsort machen zudem deutlich, dass den Fahrenden vielerorts auch das Recht auf den Erwerb einer Schulbildung abgesprochen wird. Diese Schwierigkeiten sind vielfältig bedingt. Zentral ist, dass aufgrund fehlender staatlicher Bestimmungen grundlegende Entscheidungen über den Schulbesuch sowie dessen Organisation und die Art der Durchführung dem Ermessen der Beteiligten überlassen werden. Für die Fahrenden bedeutet dies, dass die Selbstverständlichkeit des Schulbesuchs für sie in Frage gestellt ist, und die Bedingungen nicht nur von Kanton zu Kanton, sondern auch von Schule zu Schule sehr heterogen sein können.

Neben der Konfrontation mit derartigen Schwierigkeiten hegen viele Fahrende gegenüber den Sesshaften und insbesondere gegenüber der Schule ein grosses Misstrauen. Dieses Misstrauen gründet in der Angst, ihren Kindern "passiere" in der Schule etwas, oder sie würden durch den Schulbesuch assimiliert und in ihrer Identität bedroht. Die Angst ist nicht unbegründet: Die Eltern in meinen Fallbeispielen haben diesbezüglich während ihrer eigenen Schulzeit schmerzliche Erfahrungen gemacht. Ein anderer Aspekt der inneren Einstellung vieler Fahrender gegenüber der Schule und der Bildung ist die Fokussierung auf das praktisch Anwendbare und damit auf die Grundfertigkeiten des Lesens, Schreibens und Rechnens. Die Eltern in meinen Fallbeispielen gingen oder gehen davon aus, dass ihre Kinder ein traditionelles fahrendes Gewerbe betreiben werden, das sie ihnen innerhalb der Familie selbst vermitteln. Von diesem Gewerbe und seinen Anforderungen ausgehend, definieren die Eltern das in ihren Augen notwendige Mass an Bildung. Was darüber hinaus geht, beurteilte die Mehrzahl meiner fahrenden Gesprächspersonen als unnötig. Diese Ansicht widerspricht jedoch dem Auftrag der Schule, eine grundlegende Allgemeinbildung zu vermitteln, die es den Schulabgängerinnen und -abgängern ermöglichen soll, eine Berufslehre oder eine weitergehende Schulausbildung zu absolvieren. Die lange schulische Abwesenheit bringt es mit sich, dass die Schulbildung bei den Fahrenden im Vergleich zu ihren Sesshaften Mitschülerinnen und Mitschülern geringer ausfällt. Die Schulbildung der Kinder in den Familien G., E. und K. sowie der Fahrenden-Kinder in der Schule Oberbottigen reicht nicht aus, um eine Berufslehre zu absolvieren. Dies generiert ein schweres Dilemma: Zwar scheint die Teilnahme der Kinder an der Reise ein Mittel zur Erhaltung und Reproduktion der fahrenden Wohn- und Wirtschaftsweise zu sein; auf der anderen Seite werden dem einzelnen Kind dadurch gleichzeitig andere Entwicklungsmöglichkeiten verbaut, die für das wirtschaftliche Überleben der Fahrenden neue Perspektiven und Anpassungsmöglichkeiten darstellen könnten.

Die offizielle Bildungspolitik hat der An- und Abwesenheit von fahrenden Kindern in der Schule bisher kaum Beachtung geschenkt, bzw. hat die Herausforderungen, die sich durch den Schulbesuch für die Fahrenden wie für die Schulen und Lehrkräfte stellen, nicht erkannt. Zuständige kantonale Stellen vertreten die Ansicht, dass die Organisation des Schulunterrichts wie sie im beidseitigen Einverständnis zwischen Fahrenden und Schulgemeinden praktiziert wird, den Bedürfnissen der Fahrenden Rechnung trägt und das Problem somit gelöst sei. Mitgetragen wird diese Haltung (zumindest offiziell) auch von

der Radgenossenschaft der Landstrasse. Entscheidungsfindungen und die Suche nach Lösungen werden deshalb auf die unteren Ebenen verlagert, wo am Schluss der Kette im schlimmsten Fall eine einzelne Lehrkraft wie Lehrerin S. oder ein einzelnes Schulkind wie Silvana steht.

Um diese unbefriedigende Situation zu verbessern, wäre eine bildungspolitische Diskussion zwischen Fahrenden und politischen Behörden notwendig. Im Zentrum einer solchen Debatte müsste die Frage stehen, wie die schulische Integration der fahrenden Kinder unter der Beibehaltung ihrer Lebensweise verbessert werden kann. Wichtige Aspekte hierbei wären die dringend notwendige Beseitigung von Widerständen seitens Behörden und Lehrpersonal bei der Einschulung, der Umgang mit der Angst vor der Schule und mit Massnahmen gegen assimilatorische Tendenzen der Schule, die Formulierung von Zielen und Inhalten der Schulbildung speziell für Fahrende sowie die Frage nach einer alternativen Form schulischer Betreuung während der sommerlichen Dispensation vom regulären Unterricht.

Die Fallbeispiele der drei Schulen haben gezeigt, dass Lehrerinnen und Lehrer, die Fahrende unterrichten, eine solche Debatte begrüssen würden. Einerseits wünschen sich die Oberbottiger Lehrkräfte sowie Lehrerin S. Hilfe in organisatorischer Hinsicht, andererseits kommen insbesondere in Oberbottigen Probleme zum Vorschein, die das oben erwähnte Dilemma von kultureller Bewahrung vs. individueller Chancengleichheit produziert. Es ist offensichtlich, dass sich dieses Dilemma nicht zwangsläufig durch die fahrende Lebensweise ergibt, wie es die von mir befragten zuständigen kantonalen Stellen darstellen, sondern dass die Problematik ebenso sehr organisatorisch und letztlich politisch mitbedingt ist. Theoretisch sind verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der schulischen Integration denkbar; auf der praktischen Ebene stehen einer fruchtbaren Diskussion darüber jedoch handfeste wie auch hintergründige Hindernisse im Weg: Einmal erschweren die föderalistischen Strukturen im Bildungswesen einheitliche Regelungen. Zweitens fehlt aufgrund der zur Zeit und auch in absehbarer Zukunft allorts klaffenden Löcher in den öffentlichen Haushalten wohl die Dringlichkeit und das Interesse, etwas für eine solch kleine Minderheit zu tun. Drittens muss erwartet werden, dass unter den Fahrenden selbst massive Widerstände gegen eine Thematisierung und Veränderung des Status Quo, insbesondere hinsichtlich einer Betreuung während der Sommerpause, aufkommen würden, weil eine solche Debatte leicht als Problematisierung der fahrenden Lebensweise, als Stigmatisierung oder als Versuch der Assimilierung empfunden werden kann. Schliesslich möchte sich aus genau jenen Gründen niemand an diesem Thema die Finger verbrennen: es scheint äusserst heikel, einer in der jüngsten Vergangenheit derart malträtierten Minderheit gutgemeinte Ratschläge zu erteilen. Sowohl Politik und Verwaltung als auch viele Fahrende scheinen deshalb vordergründig wenig Interesse daran zu haben, dass sich in punkto schulischer Integration etwas tut.

Dass in Bern die heikle Angelegenheit nun trotzdem thematisiert wird, ist bezeichnenderweise nicht Resultat pädagogischer oder integrativer Überlegungen, sondern handfester finanzpolitischer Interessen. Nachdem die städtische Sozialdirektion eine

überproportionale Fürsorgeabhängigkeit unter den Buech-Bewohnern festgestellt hat, macht man sich gemäss Medienberichten nun Gedanken darüber, wie deren Abhängigkeit verringert werden könnte. Solche Gedanken führen notgedrungen auch zur Frage der Schulbildung. Es ist unabdingbar, dass dabei nicht in erster Linie die Quantität der Schulbildung im Zentrum stehen darf, sondern die schulische Integration als ganzheitlicher, qualitativer Aspekt, der den kulturellen und sozialen Bedürfnissen der Fahrenden Rechnung trägt. Nur auf diese Weise können allfällige Massnahmen bei den Fahrenden auf Akzeptanz stossen und von ihnen als Verbesserung ihrer Situation verstanden werden. Dass sich die Fahrenden solche Verbesserungen wünschen, geht aus meinen Interviews deutlich hervor.

Bei allen Überlegungen gilt es zu bedenken, dass eine Verbesserung der schulischen Integration in starkem Ausmass von einer Verbesserung der allgemeinen Lebensbedingungen abhängt. Fehlt es an Lebensraum für die Fahrenden und an Akzeptanz seitens der sesshaften Bevölkerung, dann dürfte sich ein geregelter Schulbesuch auch unter verbesserten schulischen Bedingungen schwierig gestalten. Diese Abhängigkeit stimmt pessimistisch, scheint doch etwa die zentrale Forderung nach mehr Stand- und Durchgangsplätzen auf viele Schwierigkeiten zu stossen und, wenn überhaupt, nur in einem langfristigen Rahmen einlösbar. Eine Verbesserung der Schulsituation muss deshalb über kleine Schritte erfolgen. Als realistisch und kurzfristig wirksam könnten sich beispielsweise Massnahmen erweisen, die Informationsmöglichkeiten für betroffene Schulen und Lehrer schaffen, einen schulübergreifenden Informationsaustausch ermöglichen und auf eine Sensibilisierung der Bevölkerung hinarbeiten.

Glossar

Bauer (Puur)	Nichtjenischer, Sesshafter ungeachtet seines Berufs (vergl. Roth 2001: 214)
Kuhbauer (Chüepuur)	Siehe oben
Looliwagen	Polizeiauto
Schrändi	Schule (vergl. ebd.: 340f.)
schränzen (schränze)	hausieren (vergl. ebd.: 341)
verpuurisiert	assimiliert

Anhang I

Transkriptionszeichen (nach Kallmeyer & Schütze 1976)

(.)	= ganz kurzes Absetzen innerhalb einer Äusserung
..	= kurze Pause
...	= mittlere Pause
(Pause)	= lange Pause
mhm	= Pausenfüller, Rezeptionssignal
(h)	= Formulierungshemmung
(Lachen)	= Charakterisierung von nichtsprachlichen Vorgängen
&	= Auffällig schneller Anschluss
(...), (...)	= unverständlich
(scheu?)	= nicht mehr genau verständlich, vermuteter Wortlaut
A: aber da kam	
B: [ich möchte doch sagen	
= gleichzeitiges Sprechen	

Anhang II

Einwohnergemeinden des Amtes Trachselwald

Merkblatt für die Aufnahme von Fahrenden

Berechtigung	Die Ortspolizeibehörde legt fest, auf welchen Plätzen sich Fahrende in der Gemeinde aufhalten dürfen. Sie ist berechtigt, Nutzungsbeschränkungen zu erlassen.
An- und Abmeldung	Die Anmeldung durch die Fahrenden hat spätestens 2 Tage vor dem Platzbezug bei der Gemeindeverwaltung zu erfolgen. Der genaue Termin für den Bezug des Platzes und der Abreisetag werden bei der Anmeldung festgelegt.
Bewilligung/Vertrag	Vor dem Bezug des Platzes wird zwischen der Gemeinde und den Fahrenden ein Vertrag abgeschlossen. Im Vertrag sind insbesondere zu regeln: <ul style="list-style-type: none"> ■ Anzahl Fahrzeuge ■ zugewiesener Platz ■ Benützungsdauer (An- und Abreisedatum) ■ Depotbetrag ■ Platzmiete ■ Bezahlung der Nebenkosten (Strom, Wasser, Abfall- und Abwasserentsorgung) ■ Aufwand für den Platzwart ■ individuelle Benützungsvorschriften ■ Rückgabe des Platzes
Dauer Benützung	Das Parkieren von Wohnwagen und Zugfahrzeugen ist während maximal 10 Tagen gestattet. An- und Abreisetag werden als volle Tage angerechnet.
Ruhe und Ordnung	Es gelten grundsätzlich die Ortspolizeibestimmungen der Gemeinde. Die Entsorgung des Abfalls und des Abwassers hat nach den Weisungen der Gemeinde zu erfolgen. Oeffentliches Gelände, Land, Wald und Gewässer dürfen nicht als WC benützt werden. Missbräuche haben eine sofortige Wegweisung zur Folge. Während des Aufenthaltes wird die Ortspolizeibehörde regelmässige Platzkontrollen durchführen.
Infrastruktur	Den Fahrenden wird lediglich der Platz zur Verfügung gestellt. Strom und Wasser können gegen Bezahlung zur Verfügung gestellt werden. Sofern gewünscht, ist ein WC-Wagen auf eigene Rechnung durch die Fahrenden selber zu organisieren.



Gebühren	
a) Platzbenützung	Fr. 15.00 pro Gefährt und Tag 1 Gefährt = 1 Zugfahrzeug mit Anhänger/Wohnwagen; Wohnmobil; weitere Motorfahrzeuge
b) Depot	Fr. 1'000.00; bei einer korrekten Rückgabe des Platzes (Rückgabe so, wie er angetreten wurde) wird das Depot zurückerstattet. Werden Mängel festge- stellt, wird der Aufwand der Gemeinde für die Behebung derselben mit dem Depot verrechnet. Die zuständige Person der Gemeinde ist be- rechtigt, über die Auszahlung bzw. Rückbehalt ung des Depotgeldes zu entscheiden.
c) Fälligkeit	Die Platzgebühr und das Depot sind bei der Anmeldung bar zu bezahlen.
Kontaktperson Fahrende	Bei der Anmeldung haben die Fahrenden der Gemeindever- waltung eine Kontaktperson zu nennen.
Kontaktperson Gemeinde	Für Benützungsfragen ist die Gemeindeverwaltung zustän- dig. Auskünfte werden während den ordentlichen Schalteröff- nungszeiten (Montag bis Freitag) erteilt.
Platzrückgabe	Der Platz ist von den Fahrenden vor ihrer Abreise dem zu- ständigen Gemeindevertreter in sauberem Zustand, das heisst so zurückzugeben, wie dieser angetreten wurde.
Wegweisung	Das Nichteinhalten einzelner oder aller der vorstehenden Be- stimmungen hat die unverzügliche Wegweisung der Fahren- den zur Folge.

3456 Trachselwald, 08. Mai 2001 gr

Literaturverzeichnis

- CANIZZO, Marie. 1988: D'où viens-tu Gitan, où vas-tu. Pages nouvelles.
- COUNCIL OF EUROPE. 1990: European teachers' seminar on "Towards Intercultural Education: Training for Teachers of Gipsy Pupils". Benidorm (Spain), 9 - 13 June 1989. Report. Council for Cultural Cooperation. Strasbourg.
- CONSEIL DE L'EUROPE. 1983 : Vingtième Séminaire d'enseignants du Conseil de l'Europe sur la « Formation des enseignants des enfants tsiganes ». Donaueschingen, 20 - 25 juin 1983. Rapport. Conseil de la coopération culturelle. Strasbourg.
- GARO, Esther. 1998 : Integration der Kinder des fahrenden Volkes in die öffentlichen Schulen ? Ein Situationsbericht aus der Stadt Bern. Diplomarbeit. Schule für Sozialarbeit. Solothurn.
- HUONKER, Thomas. 1990²: Fahrendes Volk - Verfolgt und verfemt. Jenische Lebensläufe. Herausgegeben von der Radgenossenschaft der Landstrasse. Limmat Verlag. Zürich. (1987¹).
- LIEGEOIS, Jean-Pierre.1994: Roma, Tsiganes, Voyageurs. Les éditions du Conseil de l'Europe. Collection Education. Strasbourg.
- LIEGEOIS, Jean-Pierre. 1999 : Die schulische Betreuung ethnischer Minderheiten: Das Beispiel der Sinti und Roma. Centre de recherches tsiganes. Berlin. (Übersetzung). (19881).
- MARIE MEIERHOFER-INSTITUT für das Kind (Hrsg.). 2001: Kinder zwischen Rädern. Kurzfassung des Forschungsberichtes "Das Hilfswerk für Kinder der Landstrasse" - herausgegeben im Auftrag des Bundesamtes für Kultur. <undKinder>, Nr. 67.
- MICHON, Maïté. 1997 : « Minorité : un concept commode, mais ambigu ». In: Tangram. Bulletin der Eidgenössischen Kommission gegen Rassismus, Nr. 3: 17 - 21.
- PERREGAUX, Christiane. 1998: Odyssea. Ansätze einer interkulturellen Pädagogik. (Übersetzung). Lehrmittelverlag des Kantons Zürich.
- RADGENOSSENSCHAFT der Landstrasse. Ohne Jahrgang: Informationsdossier.
- ROTH, Hansjörg. 2001: Jenisches Wörterbuch. Aus dem Sprachschatz Jenischer in der Schweiz. Verlag Huber. Frauenfeld, Stuttgart, Wien.
- SUDIENKOMMISSION, eingesetzt vom Eidg. Jusitz- und Polizeidepartement. 1983: Fahrendes Volk in der Schweiz. Lage, Probleme, Empfehlungen.
- ZÜRCHER-BERTHER, Maria Luisa. 1988: Fahrende unter Sesshaften. Herausgegeben vom Bundesamt für Kultur. Helbing & Lichtenhahn. Basel.

Websites:

- <http://errc.org>
- www.fahrende.ch
- <http://home.balcab.ch/venanz.nobel/ausstellung>
- www.instits.org/bor/boz/voyageurs.html
- www.jenisch.ch
- www.osce.org

www.radgenossenschaft.ch

<http://romnews.com/community/index.php?newlang=deu>

www.zigeuner.de

www.8ung.at/zigeuner/zigeunerkulturzentrum/index.htm

URL: http://www.ethno.unibe.ch/arbeitsblaetter/AB24_Mic.pdf

This is the electronic edition of Iris Michel, "Schule: (K)eine Institution für Fahrende? Schweizer Fahrende zwischen Schrändi und Schränze", Arbeitsblatt Nr. 24, Institut für Ethnologie, Universität Bern, Bern 2004

ISBN: 3-906465-24-1

Electronically published November 8, 2004

© Iris Michel und Institut für Ethnologie der Universität Bern.
All rights reserved.

This text may be copied freely and distributed either electronically or in printed form under the following conditions. You may not copy or distribute it in any other fashion without express written permission from me or the Institut für Ethnologie. Otherwise I encourage you to share this work widely and to link freely to it.

Conditions

You keep this copyright notice and list of conditions with any copy you make of the text.

You keep the preface and all chapters intact.

You do not charge money for the text or for access to reading or copying it.

That is, you may not include it in any collection, compendium, database, ftp site, CD ROM, etc. which requires payment or any world wide web site which requires payment or registration. You may not charge money for shipping the text or distributing it. If you give it away, these conditions must be intact.

For permission to copy or distribute in any other fashion, contact:
information@ethno.unibe.ch