

**Persistenter Identifier:** 1571051867188\_1984

**Titel:** ARCH+ : Zeitschrift für Architekten, Stadtplaner, Sozialarbeiter und kommunalpolitische Gruppen

**Ort:** Stuttgart

**Datierung:** 1984

**Strukturtyp:** volume

**Lizenz:** [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

**PURL:** [https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188\\_1984/1/](https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1984/1/)

  

**Abschnitt:** Mobile Homes - Geschlossene Gesellschaft

**Autor:** Vossen, Carmen

**Strukturtyp:** article

**Lizenz:** [Rechte vorbehalten - Freier Zugang](#)

**PURL:** [https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188\\_1984/241/LOG\\_0093/](https://digibus.ub.uni-stuttgart.de/viewer/image/1571051867188_1984/241/LOG_0093/)

Carmen Vossen

# Mobile Homes – Geschlossene Gesellschaft

## Das Lager „Rollemann“, Amsterdam

In den Niederlanden leben heute etwa 17 000 Menschen in sogenannten Wohnwagenkolonien, die den Vorbeifahrenden wie Zigeunerlager anmuten. Tatsächlich handelt es sich jedoch bei diesen Kamps nicht um Zigeunerlager, sondern um Kolonien von Menschen, die sich aufgrund generationslanger Lebens- und Arbeitsweisen von der übrigen Bevölkerung unterscheiden.

Sozialgeschichtlich finden die Wohnwagenbewohner ihre Ursprünge in verschiedenen Landfahrergruppen, die in Folge ihrer Berufe ein vagantes Leben führten. So bezieht sich beispielsweise die älteste Gruppe der Wohnwagenbewohner auf ehemalige Deich- und Wegebauer, die gezwungenermaßen in Wagen leben mußten und ihre Familien im Laufe der Zeit in ihr Nomadenleben miteinbezogen. Andere Gruppen lassen sich zurückführen auf deutsche Landfahrer, die im 18. Jahrhundert als Warenhändler, Scherenschleifer, Schmiede, Mattenflechter u.a. vor allem aus Westfalen in die östlichen Niederlanden einwanderten und sich dort mit der ärmeren Bevölkerung vermischten. Die Vorfahren wieder anderer Gruppen waren Torfstecher, Söldner, kleine Bauern und Landarbeiter, sowie ehemalige Wohnschiffbewohner, die sich als fahrende Händler eine neue Existenzgrundlage schafften.

Früher verfügten die Landfahrer über eine eigenständige Kultur mit eigenen Normen und Werten. Zentral war der Begriff der 'Autonomie'. Die Beziehungen zur Umwelt reduzierten sich auf Handelsbeziehungen.

Die Industrialisierung hat auch die Lebensbedingungen der Landfahrer verändert. Sie wurden gezwungen, sich in der Nähe der Städte anzusiedeln und nach neuen Erwerbsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Wem es möglich war, der blieb weiterhin mobil, andere begannen ein mehr oder weniger seßhaftes Leben in der Marginalität improvisierter Standplätze am Rand der Städte, abseits der bürgerlichen Gesellschaft ohne jegliche sanitäre, hygienische oder soziale Versorgung durch Städte oder Gemeinden.

Beruflich suchten sie ihr Heil auf Schrottplätzen. Billig aufgekaufte Autowracks wurden ausgeschlachtet, Brauchbares wurde weiterverkauft.

Erst gegen Ende der 60er Jahre wurden die Probleme der Wohnwagenbewohner beachtet. Zur Behebung der sogenannten 'Deprivationsspirale' sozial benachteiligter Gruppen, versuchte man auch für Wohnwagenbewohner bessere Arbeits-, Wohn- und Lebensbedingungen zu schaffen und die Diskriminierung dieser Gruppe abzubauen.





Fotos: Harry Meijer, Amsterdam

Ab 1970 wurden die Wohnwagenbewohner in regionalen Wohnwagenplätzen angesiedelt mit jeweils etwa 80 Standplätzen, die als feste Wohnplätze gedacht waren. Diese Zentren befanden sich meist am Rand der Städte, oft eingeklemmt zwischen zwei Autobahnen, Eisenbahnlinien, in der Nähe von Industriegeländen und Schutthaldden.

Sie wurden ausgestattet mit sanitären Einrichtungen, Kindergärten, Schulen, Jugendheimen, Begegnungstätten und eigener ärztlicher Versorgung. Im Rahmen sog. 'kategorialer Gemeinwesenarbeit' suchten Sozialarbeiter, Pädagogen u.a. neue Arbeitsansätze zu entwickeln, um auf die spezifischen Probleme und Bedürfnisse dieser

Randgruppe eingehen zu können. Es entstand das Projekt der 'Emanzipation und Integration' von Minderheiten. Mit diesem Projekt verband sich aber auch die Absicht der Behörden, mehr Einfluß auf kaum angepaßte Bevölkerungsgruppen zu gewinnen. So war das Scheitern des Projekts nur eine Frage der Zeit. Die Wohnwagenplätze wurden zu sozialen Brennpunkten.

Angesichts dieser Entwicklung schlug die niederländische Regierung fünf Jahre nach Gründung der großen Wohnwagenzentren ein neues Projekt vor: Schaffung kleinerer Wohnwagenplätze mit jeweils zehn Stellplätzen. Der Schlüsselbegriff der neuen Strategie hieß 'Dezentralisierung'.

1981 begannen die ersten Umsiedlungen, begleitet von Protest der Bewohner. Wie andere Minderheiten begreifen die Wohnwagenbewohner die neuen Maßnahmen der Regierung nur als eine neue Form von Zwangsintegration. Man fühlt sich wiederum der Willkür der Behörden ausgesetzt und als Objekt einer 'Teile-und-Herrsche'-Politik.

Unter dem Druck dieser Entwicklungen schlossen sich die Wohnwagenbewohner zum ersten Mal in ihrer Geschichte zusammen, um bei einem Aktionstag ihre Interessen in Den Haag zu vertreten.





Das Lager 'Rollemaann' ist eine der großen Wohnwagenkolonien am äußersten Rande von Amsterdam-West. Es liegt inmitten der Polder.

1975 mit 72 Standplätzen eröffnet, soll nun auch dieses Lager aufgelöst werden. Laut Planung sollen die Wohnwagenbewohner auf 15 kleinere Plätze verteilt werden. Anders jedoch als bei den vorangegangenen Umsiedlungen räumte ihnen die Stadt Amsterdam ein Mitspracherecht ein, das dazu führte, daß etwa die Hälfte der Be-

wohner im 'Rollemaann' bleiben kann.

Der Name selbst geht auf eine alte Bezeichnung für das fahrende Volk zurück.

Wer heute jedoch über den 'Rollemaann' geht, findet kaum noch rollende Wagen. Die Räder der Wohnwagen sind eingemauert oder mit Holz verkleidet. Die Schuppen aus Mauerwerk neben den Wohnwagen, die sog. Naßzellen verstärken noch den Eindruck sesshaften Lebens. Einzig die Campingwagen für den obligatorischen Urlaub erinnern an die Zeit des Herumziehens.

Fotos: Harry Meijer, Amsterdam



