

**KATHOLIEKE UNIVERSITEIT LEUVEN**

Faculteit Letteren  
Departement Geschiedenis  
Academiejaar 1994-1995

**WOONWAGENWERK IN  
VLAANDEREN**

---

Sam Van den Abeele  
promotor : Prof. Dr. L. Van Molle

Eindverhandeling voorgelegd tot  
het verkrijgen van de graad van  
licentiaat in de geschiedenis

## INHOUDSTAFEL

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>Methodologie</b>	<b>6</b>
<b>Hoofdstuk 1 : Wie zijn woonwagenbewoners ?</b>	<b>9</b>
1. Indeling van de nomadische bevolkingsgroepen	9
1.1. Migratiestromen en traditioneel nomadisme	9
1.2. Moderne reizende bevolking	11
1.2.1. Beroepsmatig reizende bevolking	12
1.2.2. Niet-beroepsmatig reizende bevolking	13
2. Zigeuners en voyageurs	14
2.1. Zigeuners	14
2.1.1. Origine	14
2.1.2. Zigeuners in de Europese geschiedenis	17
2.1.3. Terugblik	20
2.2. Voyageurs	21
2.3. Een aparte groep	26
2.3.1. Mentaliteit	27
2.3.2. De woonwagen	29
2.4. Hoe groot is de populatie ?	30
2.5. Besluit	32
<b>Hoofdstuk 2 : Het apostolaat bij woonwagenbewoners</b>	<b>33</b>
1. Pater Celestinus en het ontstaan van het foorwerk	33
2. Een snelle uitbreiding van het nieuwe apostolaat	36
3. Organisatie	43
4. Verdere bloei onder leiding van pater Angelus	45
5. Waaruit bestond het apostolaatswerk ?	48

Vlaams Minderhedencentrum vzw  
Vooruitgangstraat 323/1 - 1030 Brussel  
Website : [www.vmc.be](http://www.vmc.be)



----- Text continues after this page -----

This publication is made available in the context of the history of social work project.

See [www.historyofsocialwork.org](http://www.historyofsocialwork.org)

It is our aim to respect authors' and publishers' copyright. Should you feel we violated those, please do get in touch with us.



Deze publicatie wordt beschikbaar gesteld in het kader van de canon sociaal werk.

Zie [www.canonsociaalwerk.eu](http://www.canonsociaalwerk.eu)

Het is onze wens de rechten van auteurs en uitgevers te respecten. Mocht je denken dat we daarin iets fout doen, gelieve ons dan te contacteren.

----- Tekst gaat verder na deze pagina -----

6. Maatschappelijk en religieus kader	52
7. Het einde van de bloeiperiode	55
8. Besluit	57
<b>Hoofdstuk 3 : Een andere aanpak</b>	<b>58</b>
1. Inleiding	58
2. Priester Sylvain De Baere, een eerste teken van verandering	59
3. Foorkramers krijgen aparte aandacht	62
3.1. Syndicale actie	62
3.2. Een kapelwagen	63
4. Aandacht voor zigeuners en voyageurs	65
4.1. Een nieuwe problematiek	65
4.2. De naoorlogse secularisatie	66
4.3. Priester Delarue in het voetspoor van priester De Baere	67
4.4. Maria Frederix verleent sociale hulp in Limburg	69
4.5. Rom-zigeuners en "Keree Amende"	70
5. De standplaatsenproblematiek wordt ondraaglijk	71
5.1. Situatie bij de foorkramers	71
5.2. Een oplossing voor zigeuners en voyageurs dringt zich op	72
5.2.1. Al vroeg problemen in Brugge	72
5.2.2. Plaatselijk succes in Maaseik	73
5.2.3. Het "Hulpcomite woonwagenbewoners Genk" ontstaat	74
5.2.4. Bond Zonder Naam neemt het initiatief te Mortsels	74
6. Besluit	77
<b>Hoofdstuk 4 : Overkoepeling en professionalisering : het ontstaan van het V.O.W.</b>	<b>78</b>
1. Ontstaan en structuur	78
2. Werking	81
2.1. De strijd voor standplaatsen	81
2.2. Emancipatie door onderwijs	86
2.3. Verbetering van de gezondheidszorg	91
2.4. Sensibilisering en documentatie	93

3. Verdere evolutie binnen het woonwagenwerk	94
3.1. Van autonomie naar professionalisering	94
3.2. Situatie in Wallonië	97
3.3. De geestelijkheid is nog steeds actief	97
4. Besluit	99

<b>Hoofdstuk 5 : Het woonwagenwerk op weg naar het jaar 2000</b>	<b>100</b>
1. Standplaatsen	100
2. Onderwijs	102
3. Gezondheidszorg	103
4. Een aparte werking voor Rom-zigeuners is noodzakelijk	103
5. Besluit	103
<b>Algemeen besluit</b>	<b>104</b>
<b>Dankwoord</b>	<b>106</b>
<b>Bibliografie</b>	<b>107</b>
<b>Bijlage</b>	<b>118</b>

## INLEIDING

De oorspronkelijke droom was de geschiedenis te schrijven van de zigeuners in Vlaanderen. Al snel bleek dit een te ambitieus project voor een licentiaatsverhandeling. Het gebrek aan betrouwbaar bronnenmateriaal en de geslotenheid van de zigeunersamenleving dwongen tot een heroriëntering van het onderzoeksonderwerp. Zo bleek de hele welzijnswerking rond woonwagenebewoners een vrijwel onontgonnen onderzoeksterrein. De wortels van die werking werden gevonden in de tweede helft van de negentiende eeuw bij de kapucijnenorde.

Er werd geopteerd voor een ruime chronologische afbakening : vanaf de officiële oprichting van het "Foorwerk - l'Oeuvre Foraine" in 1868 tot en met de toekomstperspectieven van de huidige werking (v.z.w. "Vlaams Overleg Woonwagewerk"). Hierdoor kan de evolutie binnen de woonwagewerking in zijn geheel weergegeven worden. In de hiernavolgende hoofdstukken worden de figuren en organisaties behandeld die vanuit verschillende invalshoeken en overtuigingen aandacht hadden voor de marginale woonwagenebevolking. Er is gestreefd naar een grote mate van volledigheid, maar door het brede chronologische kader zijn er ongetwijfeld elementen door de mazen van het net geglipt.

Voor de periode tot aan de Tweede Wereldoorlog worden zowel de Vlaamse als Waalse initiatieven behandeld. Gezien de toenmalige organisatie en opbouw van het woonwagewerk is dit de meest logische benaderingswijze. Daarna wordt grondiger ingegaan op de woonwagewerking in Vlaanderen, die uiteindelijk uitmondde in de oprichting van het "Vlaams Overleg Woonwagewerk". Sporadisch wordt er nog gerefereerd naar de situatie in Wallonië.

Uiteraard wordt voor dit alles de identiteit van de doelgroep besproken. Wie zijn woonwagenebewoners ? In het eerste hoofdstuk wordt gepoogd om hier een voorlopig antwoord op te geven. Daarbij is het nodig om veel mythes te doorprikken. Het zoeken naar de identiteit van de zigeuners en de andere woonwagenebewoners roept vooral veel nieuwe vragen op. Vragen die hier niet definitief beantwoord worden, maar die een uitnodiging zijn tot verder onderzoek.

De verhandeling benadert de woonwagenebevolking vanuit een positieve invalshoek. Er is immers al veel te lezen over de negatieve zijde van de kwestie zoals de marginalisering van de woonwagenebevolking in de Europese geschiedenis, de (meestal) repressieve aanpak door de overheid en de negatieve beeldvorming in de media. Wat in dit werk beschreven wordt, zijn de initiatieven die binnen de Belgische samenleving ontstonden om het lot van de woonwagenebewoners te verbeteren. De studie gaat voornamelijk over geëngageerde individuen en organisaties die elk vanuit hun overtuiging de kracht vonden om te ijveren voor de emancipatie van een vergeten, onpopulaire groep.

## METHODOLOGIE

In het eerste hoofdstuk wordt ingegaan op de identiteit van de doelgroep. Het woord "woonwagenbewoner" blijkt een vage verzamelnaam te zijn voor verschillende groepen die door hun alternatieve wooncultuur een marginale positie innemen binnen de hedendaagse samenleving. De meest bekende groep woonwagenbewoners zijn ongetwijfeld de zigeuners. Aan literatuur over hen is zeker geen gebrek, maar de meeste studies zijn verouderd of weinig origineel. De traditionele clichés worden veelal letterlijk overgenomen uit oudere werken. Een recent en goed gedocumenteerd overzicht van dit soort klassieke "tsiganologie" is te vinden in het werk van A. Fraser.<sup>1</sup>

Tegenwoordig zijn er wetenschappers die de vragen rond de identiteit, de eigenheid en de geschiedenis van zigeuners en andere woonwagenbewoners op een vernieuwende manier benaderen. Vooral het onderzoek van de Nederlandse historici L. Lucassen<sup>2</sup> en W. Willems<sup>3</sup> biedt interessante perspectieven. Hun conclusies tonen aan dat veel klassieke theorieën rond de afkomst, de mentaliteit en de samenstelling van de woonwagenbevolking dringend in vraag gesteld moeten worden.

Door een kritische bespreking van de wetenschappelijke literatuur is in het eerste hoofdstuk geprobeerd om de problematiek rond de identiteit van woonwagenbewoners zoveel mogelijk open te trekken. Dit hoofdstuk kan echter niet alle vragen beantwoorden en moet bijgevolg vooral gezien worden als een pleidooi voor verder onderzoek.

Om de ontstaansgeschiedenis van de woonwagenwerking te reconstrueren werden de archieven van de verschillende religieuze orden die hierin actief waren, bezocht. De meeste informatie werd gevonden bij de kapucijnen en de minderbroeders. Meestal gaat het om documenten van paters die het ontstaan en de doelstellingen van de woonwagenwerking

---

<sup>1</sup> Fraser, *The Gypsies*.

<sup>2</sup> Lucassen, *En men noemde hen zigeuners* en "A Blind Spot".

<sup>3</sup> Willems, *Op zoek naar de ware zigeuner*.

beschrijven. Buiten de soms idealiserende trekjes van hun geschriften zijn het, algemeen genomen, betrouwbare documenten. De verslagen van de verschillende katholieke congressen, die tussen 1886 en 1911 in België gehouden werden, konden in veel gevallen als controlemiddel dienen. Bovendien gaven ze soms extra informatie over de regionale situatie van het foor- en woonwagenwerk. Door de verschillende bronnen met elkaar te confronteren, kon een vrij volledig overzicht gegeven worden van de religieuze woonwagenwerking voor de Tweede Wereldoorlog.

In het archief van de kapucijnen zijn, ondanks de omvang van het woonwagenapostolaat, relatief weinig documenten overgebleven. Eerst en vooral is dit te wijten aan het archiefstelsel dat gehanteerd werd. De paters die actief waren in een sociale werking moesten hun archief zelf bijhouden en na hun overlijden werd alles aan de opvolger doorgegeven. Sommige paters hadden niet de mogelijkheden om alles te bewaren. Door slordigheid of gebrek aan interesse zijn op die manier veel documenten verloren gegaan.

Voorts werd tijdens de Tweede Wereldoorlog een groot deel van de administratie van het foor- en woonwagenwerk door de paters zelf vernietigd. Vooral de communicantenlijsten moesten verdwijnen. De bezetter gebruikte die documenten namelijk om zigeuners te identificeren. Veel zigeunergezinnen zijn op die manier aan de vervolgingen kunnen ontsnappen.

Het archief van de Vlaamse jezuïeten had een kleine archiefbundel in verband met de woonwagenwerking. Veel nieuwe gegevens werden er niet in ontdekt. Wel konden er biografische gegevens gevonden worden over de paters die met de woonwagenbewoners gewerkt hadden. Het archief van de Waalse jezuïeten<sup>4</sup> had geen specifieke documenten in verband met het foor- en woonwagenwerk.

Om sporen terug te vinden van de eventuele invloed van de kerkelijke overheid op de apostolaatswerking bij woonwagenbewoners, werden de bisschoppelijke archieven van Mechelen (Merodestraat 18), Gent (Bisdomplein 1) en Brugge (Heilige Geeststraat 4) gecontacteerd. De archieven van aartsbisschoppen Dechamps en Mercier, bisschoppen Waffelaert en Stillemans en kardinaal Van Roey bevatten echter geen fondsen in verband met

---

<sup>4</sup> Archives de la Province Méridionale de la Compagnie de Jésus, André Fauchillestraat 6, Sint-Pieters-Woluwe.

het voor- en woonwagenwerk. Uiteraard konden wel de nodige biografische gegevens bekomen worden.

Voor de recente periode kon de meeste informatie gevonden worden bij de v.z.w. Vlaams Overleg Woonwagenwerk, die sinds 1977 de verschillende woonwagenwerkingen in Vlaanderen overkoepelt. Ook het documentatiecentrum van de v.z.w. Bond Zonder Naam leverde veel interessant materiaal op. De soms summierere werkingsverslagen konden in de meeste gevallen verduidelijkt worden door mondelinge informatie van (oud-) woonwagenwerkers. Hun bijdrage was onmisbaar voor een beter begrip van de naoorlogse woonwagenwerkingen. De soms vage verwijzing naar het "V.O.W." of de "B.Z.N." in het voetnotenapparaat is vaak gebaseerd op een combinatie van talloze gesprekken met woonwagenwerkers en informatie uit briefwisseling en werkingsverslagen.

Ondanks de kritische behandeling van het bronnenmateriaal kan een zekere vorm van subjectiviteit bij dit soort onderzoek niet vermeden worden. Het gaat namelijk om eenzijdige informatie afkomstig van de woonwagenwerkingen zelf. Hoe zag de doelgroep de acties van het woonwagenapostolaat? Door een gebrek aan schriftelijke cultuur bij de woonwagenbevolking is dit bijna onmogelijk te achterhalen. Door de ontoegankelijkheid van de woonwagencultuur kan ook voor de hedendaagse periode moeilijk onderzoek worden gedaan naar de houding van de doelgroep.

Toch was het mogelijk om met de beschikbare informatie een interessant overzicht te geven van het ontstaan en de evolutie van de woonwagenwerking. Door bijkomende literatuurstudie kon dit alles geplaatst worden binnen een algemeen historisch kader. Daaruit bleek dat de aandacht voor een marginale bevolkingsgroep zoals de woonwagenbewoners altijd ontstond vanuit een welbepaalde maatschappelijke invalshoek.

## HOOFDSTUK 1 : WIE ZIJN WOONWAGENBEWONERS ?

### 1. Indeling van de nomadische bevolkingsgroepen

#### 1.1. Migratiestromen en traditioneel nomadisme

In de loop van de geschiedenis hebben natuurlijke en materiële omstandigheden altijd een grote invloed gehad op de levenswijze van de mens. Ze bepaalden hoe kleine of grote groepen mensen zich op een bepaalde plaats konden handhaven. Soms, bij een duidelijke verslechtering van die omstandigheden, opteerden individuen, families of volledige bevolkingsgroepen om te trekken naar andere, in hun ogen, betere oorden. Zeer uiteenlopende motieven hebben hierbij een rol gespeeld: te grote bevolkingsdruk, hongersnood, oorlogsgeweld, enzovoort.<sup>1</sup> Ook niet-materiële oorzaken konden een grote invloed hebben. Er zijn voldoende gevallen bekend waarin het wegtrekken naar gunstiger gezinde streken de enige mogelijkheid bleek om aan vervolgingen van godsdienstige of politieke aard te ontsnappen. Alle migratiestromen, van de klassieke "volksverhuizingen" bij het begin van de middeleeuwen tot de trek naar de nieuwe wereld nog niet zo lang geleden, hebben hun stempel gedrukt op de historische ontwikkelingen. Ze vormden echter bijna allemaal een, soms korte, overgangsfase van het ene sedentaire bestaan naar het ander.

Daartegenover staat dat er, reeds lang voor het begin van onze jaartelling, ook bevolkingsgroepen waren die een hoofdzakelijk trekkend bestaan leidden. Een exacte datum voor het ontstaan van dit nomadisme is niet aan te geven. Wel blijken dezelfde of analoge oorzaken als de reeds genoemde een belangrijke rol te spelen bij het verklaren ervan.<sup>2</sup>

Het nomadisme dat tot op vandaag binnen niet-complexe samenlevingen heerst, werd door de antropologie reeds uitvoerig onderzocht. Meestal wordt dit omschreven met de term "klassiek

<sup>1</sup> Bruggemeijer, Bewogen bestaan, 21.

<sup>2</sup> Het Oude Testament spreekt van Aramese nomaden, te situeren rond 4000 à 5000 voor Christus. Hongersnood en overbevolking worden herhaaldelijk vermeld. (Gen. 12-1 tot 12-9, Gen. 13-6, 26-1, 28-2, 29-1, 31-3, 42-2 en 47-57)

nomadisme" als tegengesteld aan de rondtrekkenden binnen onze complexe, industriële samenleving. Het blijkt duidelijk geen willekeurig rondzwerven te zijn. Geografische en klimatologische omstandigheden liggen vaak aan de basis van steeds weerkerende trekpatronen, ongeacht of het Noordamerikaanse Indianenstammen zijn, de oude Aramese nomaden, de Pygmeeën, de Bosjesmannen of de Eskimo's. Deze stereotypie in het trekken kan de vorm aannemen van seizoenmigratie. De Bosjesmannen trekken bijvoorbeeld gedurende de regenperiode dieper de Kalahari in om er tijdens de droge periode weer uit terug te keren. De door de nomaden voorgetrokken paden vormen in een later stadium vaak de basis voor belangrijke handelswegen.<sup>3</sup>

De levenswijze van de nomadische volkeren bepaalt grotendeels de manier waarop er rondgetrokken wordt. Het verbruik van eetbare gewassen of de trek van het wild dwingt verzamelaars en jagers tot het zich constant verplaatsen. Bij veetelers is de nood aan grasland voor hun kudden de voornaamste aanleiding tot trekken. Door het gebruik van primitieve landbouwtechnieken die de grond uitputten, kunnen sommige sedentaire groepen ook gedwongen worden een semi-nomadisch leven te leiden.

Een rondtrekkend bestaan brengt vanzelfsprekend vele beperkingen met zich mee. Het materiële bezit moet ten allen tijde mobiel blijven. Bovendien moet de nomade zich tevreden stellen met een minder comfortabele manier van wonen. Door het veelvuldig verplaatsen zijn ook de sociale contacten met buitenstaanders beperkt. Dit verklaart bijgevolg het sterke groepsbesef en het belang van de familiebanden bij vrijwel alle rondtrekkende groepen. Het op zichzelf gekeerd zijn en het zich afschermen van de buitenwereld brengt in veel gevallen ook een eigen taal en/of tekensysteem met zich mee.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Irons en Dyson-Hudson, Perspectives on nomadism, 35-41.

<sup>4</sup> Bruggemeijer, Bewogen bestaan, 23-25.

## 1.2. Moderne reizende bevolking

De reizende bevolkingsgroepen binnen de huidige complexe samenleving vormen een moderne variant op de traditionele nomadische volkeren. Het is van belang de woonwagenbewoners binnen dit kader te plaatsen. De rondtrekkende of reizende bevolking is op te delen in de "niet-beroepsmatig" reizende bevolking en de "beroepsmatig" reizende bevolking.<sup>5</sup>

"niet-beroepsmatig"	"beroepsmatig"
1. zigeuners	1. foorreizigers
2. voyageurs (autochtone rondtrekkenden)	2. circuslui
3. nieuwe woonwagenbewoners	3. binnenschippers

<sup>5</sup> Formesyn, Ik een Barakkeman ? ... Gij een boer ?, 3.



### 1.2.1. Beroepsmatig reizende bevolking

De beroepsmatig reizende families zijn veeleer een economisch te onderscheiden groep die vanuit hun bijzondere professionele situatie opteren voor een min of meer mobiele woonvorm.<sup>6</sup> Zij zijn ook beter georganiseerd en distantiëren zich meestal van de niet-beroepsmatig reizende bevolking.<sup>7</sup>

Foorkramers zijn in hoofdzaak hardwerkende middenstanders die tijdens de zomermaanden de verschillende kermissen afreizen. De wintermaanden worden gevuld met herstellingen en vooral met het zoeken naar standplaatsen voor het volgende seizoen. Door hun mobiele levenswijze kampen zij ook met problemen van sociaal isolement. Vooral de opvoeding van kinderen en het onderwijs blijken moeilijkheden te geven.

Circuslui zijn er nooit veel geweest in België. Het zijn meestal grote Duitse, Italiaanse of Franse circussen die ons land aandoen en die een grote concurrentie vormen voor de kleinere, minder goed uitgeruste Belgische circussen.

Binnenschippers daarentegen vormen een redelijk grote en voor de economie zeer belangrijke groep. Hun ruimtelijk en sociaal isolement van de walsamenleving brengt een heel eigen levenswijze met zich mee. Zij vormen een duidelijk af te bakenen groep binnen de rondtrekkende bevolking.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Eigenlijk zijn er nog allerlei moderne beroepen die ook een min of meer reizend leven voor de betrokken gezinnen vereisen. Zo zijn er de talrijke diplomaten overal ter wereld, internationale handelsvertegenwoordigers en nog vele andere in één of andere sector gespecialiseerde mensen. Door hun hogere plaatsing op de maatschappelijke ladder en hun, uiterlijk minder afwijkende, levensstijl worden zij meestal niet mee vernoemd wanneer men het over "moderne rondtrekkenden" heeft.

<sup>7</sup> Beckers wijst er terecht op dat dit helemaal geen algemene regel vormt. Over de foorreizigers schrijft hij: "Er zijn wel talrijke relaties met de andere woonwagenbewoners en ook veel problemen zijn dezelfde..." Beckers, "Woonwagenbewoners in Vlaanderen", 323.

<sup>8</sup> Haesendonck, Woonwagenbewoners tussen gestructureerde standplaatsen en wild nomadisme, 31-34.

### 1.2.2. Niet-beroepsmatig reizende bevolking

Onder de niet-beroepsmatig reizende bevolking vormen de zogenaamde nieuwe woonwagenbewoners een volledig losstaande categorie. Het zijn families die door woningnood of armoede op een camping terecht komen. Aangezien er in Nederland sinds de Tweede Wereldoorlog een nijpend woningtekort heerst, stelt dit probleem zich daar veel duidelijker dan in België. In de Nederlandse literatuur wordt er terecht op gewezen dat deze nieuwe woonwagenbewoners geen sociologische groep binnen de samenleving vormen. Er is geen sprake van een gemeenschappelijke cultuur of een groepsbesef. Het gaat dus duidelijk om een heel aparte situatie. De hulpverlening gebeurt in dit geval door totaal andere mensen en organisaties waarop hier verder niet wordt ingegaan.<sup>9</sup>

Hierna volgt een uitvoerige bespreking van de voyageurs en de zigeuners. Als er tegenwoordig over woonwagenbewoners en het woonwagenwerk wordt gesproken, bedoelt men alleen die twee groepen. Nochtans is uit het onderzoek gebleken dat foorreizigers, circuslui en binnenschippers in het verleden soms binnen hetzelfde type van woonwagenwerking vervat werden. In het volgende hoofdstuk wordt daarop teruggekomen.

---

<sup>9</sup> Van Beugen, Burgmans en Van Schaijk, Wonen op wielen, 17.

## 2. Zigeuners en voyageurs

Het onderscheid tussen zigeuners en voyageurs is zeer moeilijk eenduidig te vatten. Het betreft altijd een opdeling die vanuit de samenleving wordt opgelegd aan deze marginale bevolkingsgroepen. Nochtans is het belangrijk om hun origines uitvoeriger te behandelen teneinde meer inzicht te krijgen in de bonte groepen die gemakshalve allemaal onder de noemer "woonwagbewoners" worden geplaatst.

### 2.1. Zigeuners

#### 2.1.1. Origine

Zigeuners zijn het geliefkoosde onderwerp van, vaak uit de lucht gegrepen, verhalen en pseudo-wetenschappelijke studies. De verwarring begint al bij de naamgeving. In Frankrijk worden ze "Tsiganes", "Romanichels" of "Bohémiens" genoemd. Het Engelse woord "Gypsy" verwijst, net als het Spaanse "Gitanos" en het Franse "Gitanes", naar de vroegere overtuiging dat deze mensen uit Egypte afkomstig waren. Bestaat er wel zo iets als dé zigeuner? Meestal ziet men hen als één volk dat verder onderverdeeld wordt in verschillende groepen en sub-groepen met soms een eigen taal of dialect. De door de meeste tsiganologen min of meer aanvaarde onderverdeling is hieronder afgedrukt. Ze is voor een groot deel gebaseerd op effectief veldwerk.<sup>10</sup>

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| 1. Rom :              | Kaldarasch<br>Lowara<br>Curara<br>Bayas of Ursari |
| 2. Sinti of Manoesj : | Duitse Sinti<br>Franse Sinti<br>Piëmontese Sinti  |
| 3. Kalé of Gitanos :  | Catalaanse Kalé<br>Andaloesische Kalé             |

<sup>10</sup> Dit schema werd overgenomen uit Liégeois, *Les tsiganes*, 114. Ook Lucassen gaat uit van een gelijkaardige indeling. Yoors, die zelf jarenlang met Lowara-zigeuners heeft opgetrokken vermeldt een lichtjes afwijkende structuur. Ook J. Clebert geeft een soortgelijke onderverdeling. Dat de indeling in groepen en sub-groepen bij verschillende auteurs lichtjes varieert, duidt aan dat ze niet te strikt moet opgevat worden. Achter deze schijnbaar eenvoudige indeling gaat een grote variëteit zigeuner-groepen schuil die daar soms erg moeilijk in te vatten is.

De namen zelf suggereren vooral een geografische bepaling van de verschillende groepen. Bij de Rom verwijzen ze naar oude, traditionele beroepen. "Low" is bijvoorbeeld het Hongaarse woord voor paard dus de "Lowara" zouden oorspronkelijk afstammen van paardenhandelaars.<sup>11</sup> Aangezien dit soort structuren uiteraard een te statisch beeld geven van een in werkelijkheid veel dynamischer geschiedenis, mag de stammenindeling mijns inziens niet te strikt worden opgevat. Er kan namelijk onmogelijk rekening gehouden worden met migraties en verschuivingen in de beroepsstructuur. Er zijn auteurs die hieruit concluderen dat geen enkele indeling aangevoerd mag worden, aangezien ze geen van alle de complexe realiteit volledig weergeven.<sup>12</sup> Dit lijkt een overdreven standpunt. Feit is dat verschillende zigeuner-groepen zichzelf de hiervoor vermelde namen geven. Dat is op zich een realiteit waarmee rekening dient gehouden te worden en die een sterk argument aanbrengt om dit schema niet zonder meer te verwerpen.

In geen van de zigeuner-dialecten bestaat een woord dat al deze groepen omvat. Wel kunnen de zigeuners aanduiden wie er niet bij hen hoort : dat zijn de "gadjo". Dit is eigenlijk een pejoratieve term voor buitenstaanders die zoveel betekent als "boer". De zigeuner-identiteit krijgt dus vooral vorm door zich te onderscheiden van de rest van de samenleving.

De herkomst van de zigeuners is een vraag waarrond al eeuwenlang allerlei al dan niet wetenschappelijke theorieën worden opgebouwd. De verschillende antwoorden die in de loop van de geschiedenis geformuleerd werden, hebben in veel gevallen bijgedragen tot hun twijfelachtig imago. Er werd al snel een verklaring gevonden voor zwerfende bevolkings-groepen in het Oude Testament. Ze werden beschreven als afstammelingen van Kaïn, de eerste moordenaar, met alle negatieve gevolgen van dien :

"Daarom zult gij vervloekt zijn, verbannen van de grond die zijn mond heeft geopend om uit uw hand het bloed van uw broer te ontvangen. De grond die gij bewerkt zal niets meer opbrengen; een zwerver zult gij zijn en een vagebond zult gij zijn op de aarde" (Gen. 4, 11-12)

<sup>11</sup> Cuijle, *Zigeuners in Vlaanderen*, 76.

<sup>12</sup> Acton, *Gypsy politics and social change*, 52.

Zoals al aangestipt, verwijzen veel hedendaagse Europese namen voor zigeuners naar een vermeende herkomst uit Egypte of een onbekende landstreek "klein-Egypte" genaamd. Ook in Middelnederlandse teksten wordt soms gepraat over zogenaamde "Egyptenaeren". Deze legende zou door de zigeuners zelf in het leven zijn geroepen bij hun aankomst in West-Europa. Zij zouden zich voorgesteld hebben als vrome pelgrims op de vlucht voor de oprukkende Islam. Hun donkere huidskleur en exotische taal versterkten deze opvatting.<sup>13</sup>

Het is duidelijk dat dergelijke mythen en legenden een grote invloed hebben gehad op het Europese denken. Het is pas tijdens de Verlichting dat er een nieuw soort wetenschap ontstond. Op het einde van de achttiende eeuw kwamen de eerste moderne theorieën over de herkomst van de zigeuners tot stand. Toen publiceerde Grellman zijn bevindingen rond de origine van het zigeunervolk. Op grond van overeenkomsten tussen een zelf samengestelde Romani-woordenschat en bepaalde dialecten uit India kwam hij tot de conclusie dat de zigeuners oorspronkelijk daar vandaan komen.<sup>14</sup> Rond de negende eeuw zouden ze aan hun langdurige omzwervingen begonnen zijn.<sup>15</sup>

De door Grellman naar voor geschoven theorie vormt de basis van bijna al het daarna bedreven onderzoek naar de herkomst, de eigenheid en de typische kenmerken van de zigeuners. Tweehonderd jaar later schrijft A. Fraser in zijn populair overzichtswerk: "However imperfect the details, Grellman's indubitable achievement was that, by deploying linguistic evidence as it was then understood, he ensured that the general proposition of the Indian origin of the Gypsies' language became widely accepted and that their ethnic identity was restored in the eyes of many."<sup>16</sup> Tot nu toe zijn onderzoekers het niet eens geworden over welk deel van India de bakermat van de diaspora zou zijn. Ook de reden van het wegtrekken vormt nog steeds een bron van vele speculaties. Hongersnood, oorlogsdreiging of armoede zijn de meest

<sup>13</sup> Van Kappen, *Geschiedenis der zigeuners in Nederland*, 59-67.

<sup>14</sup> In het Romani zou, volgens Cuijle, 40% van de woorden nog oorspronkelijk Sanskriet zijn. Tijdens de omzwervingen zou de taal verder geëvolueerd zijn naar de tegenwoordige Romani-varianten. Elke stam heeft namelijk zijn eigen dialect.

<sup>15</sup> De bevindingen van Grellman worden door de meeste tsiganologen grotendeels bijgetreden. Voor een uitvoerige bespreking van Grellman als wetenschapper en zijn theorie rond zigeuners wordt verwezen naar Willems, *Op zoek naar de ware zigeuner*, 23-90.

<sup>16</sup> Fraser, *The Gypsies*, 196.

vermelde oorzaken. Zelfs het tijdstip van vertrek varieert bij verschillende auteurs van de negende tot de veertiende eeuw. In de publikatie van A. Fraser is uitvoerig te lezen hoe al deze vragen nog altijd niet eenduidig beantwoord werden.<sup>17</sup>

### 2.1.2. Zigeuners in de Europese geschiedenis

De huidige zigeunerdialecten zouden op de eeuwenlange omzwervingen ontstaan zijn door contact met andere volkeren. Vandaar dat sommigen geprobeerd hebben de reisroute te reconstrueren aan de hand van leenwoorden.<sup>18</sup> Via het oosten zouden de zigeuners rond de vijftiende eeuw Europa bereikt hebben. De afstammelingen van deze eerste golf zijn de huidige Manoesjen. Vanuit Duitsland zijn er verschillende clans in de Nederlanden terechtgekomen. De Gitans zouden rond de twaalfde eeuw via Noord-Afrika op het Iberisch schiereiland aangekomen zijn. Het doorslaand argument voor deze stelling is dat hun taal geen enkel Germaans woord bevat, maar duidelijk veel Arabische invloed ondergaan heeft.<sup>19</sup>

Door het bestuderen van oude stadsrekeningen heeft C. Freese kunnen reconstrueren waar allerlei zigeuner-groepen voor het eerst door de officiële instanties werden opgemerkt.<sup>20</sup> Een kort overzicht van zijn bevindingen:

1418	Zuid-Duitsland	1422	Noord-Italië
1419	Provence	1427	Parijs
1420	Friesland	1449	Engeland

Gedurende deze periode werden zij in de meeste steden gastvrij ontvangen. De "Egyptenaren" konden, als zogenaamde pelgrims, meestal rekenen op royale giften van het stadsbestuur. Dit warm onthaal was echter van korte duur.

<sup>17</sup> Fraser, *The Gypsies*, 10-32.

<sup>18</sup> Clebert, *De zigeuners*, 30-31.

<sup>19</sup> Clebert, *De zigeuners*, 26-37.

<sup>20</sup> Freese, *Zigeuner und Landfahrer in Deutschland*, 19.

Vanaf de zestiende eeuw deed de overheid, via talrijke wetten en verordeningen, al het mogelijke om zigeuners voorgoed uit de samenleving weg te werken. Een grondig overzicht van de rechtsvervolging van zigeuners is vervat in het bekende werk van O. Van Kappen. Als resultaat hiervan zouden ze bijna allemaal verdwenen zijn uit de Nederlanden. Het hardste beleid werd gevoerd door de Verenigde Provinciën. Daar maakte het leger meedogenloos jacht op hen, waarbij er lukraak geschoten werd op alles wat bewoog. In 1728 werd in Gelderland voor de laatste maal zo'n gruwelijke slachting georganiseerd. Daarna waren er zo weinig zigeuners overgebleven dat de overheid niet eens de moeite meer deed om ze op te sporen. Pas rond de negentiende eeuw waagden verschillende verdreven groepen zich opnieuw in deze gebieden.<sup>21</sup>

Tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw kwam er een tweede migratiegolf op gang. Vanuit Hongarije en verschillende streken van de Balkan trokken verschillende zigeunerstammen naar West-Europa. Zij noemden zichzelf Rom. In bijna elk Europees land zijn ze tot nu toe vertegenwoordigd. Zoals zovelen in de negentiende eeuw, zochten sommigen onder hen uiteindelijk zelfs hun geluk in de Nieuwe Wereld. Gezien hun relatief recente aanwezigheid lijken zij de meest exotische en traditionele zigeunergroep binnen onze samenleving.<sup>22</sup>

Het eeuwenoude, stereotype portret van de geheimzinnige zigeuner heeft tijdens de romantiek vaste vorm gekregen. De zigeuner wordt afgeschilderd als een vrijheidslievende, eeuwige zwerver die zich door zijn sluwheid overal doorheen slaat. De lust tot avontuur en de afkeer van het monotone en geordende sprak tot de verbeelding van talloze romantische schrijvers en dichters. Hun visie op het zwerversbestaan heeft een niet te onderschatten invloed gehad op het Europees denken over zigeuners. Hoewel deze romantici waarschijnlijk nooit een zigeuner gekend hebben, leeft het mythische beeld van de zorgeloze zwerver bij de meesten toch een beetje verder. Dit alles staat uiteraard in sterk contrast met de onverdraagzaamheid waarmee de rondtrekkenden dagelijks geconfronteerd werden.

<sup>21</sup> Fraser, *The Gypsies*, 149-150.

<sup>22</sup> Fraser, *The Gypsies*, 226-247.

De tweeslachtige situatie van zowel bewondering en afgunst als misprijzen en discriminatie blijkt, ook in onze dagen, nog steeds te heersen. Henri Baudet toont aan dat dit dualisme een constante is in de Westeuropese houding ten opzichte van exotische volkeren. Hij illustreert zijn theorie aan de hand van het gedrag tegenover Islamieten, zwarten en Indianen. De historische werkelijkheid is volgens hem een combinatie van de ongunstige politieke en sociale realiteit met het mythische beeld dat bij de mensen leeft.<sup>23</sup> Het is perfect mogelijk om deze theorie toe te passen op de situatie van de zigeuners. De tsiganoloog Alain Reyniers schrijft: "Tsigane de folklore et Tsigane déviant ou marginal sont deux images complémentaires qui excluent le Tsigane réel et quotidien." De woonwagenbewoners zelf zijn uiteindelijk de grootste slachtoffers. Zij beantwoorden in werkelijkheid niet aan het beeld dat de maatschappij van hen heeft. De mythevorming wordt op die manier mee een oorzaak van de marginale situatie waarin de woonwagenbewoners terecht komen.<sup>24</sup>

Tot welke negatieve extremen dit kan leiden kwam tot uiting tijdens de verschrikkingen van het Nazi-regime. Alle concentratiekampen hadden een speciale zigeunerafdeling waar de meesten onder hen door vergassing de dood vonden. Velen werden bovendien het slachtoffer van medische experimenten. J. Yoors vermeldt dat er na de oorlog nog slechts zeventien zigeuners (!) in België overgebleven waren.<sup>25</sup> Lange tijd hebben geschiedschrijvers de genocide schromelijk onderschat.<sup>26</sup> Aangezien vooral de ouderen omkwamen door de ontberingen in de kampen, betekende de Tweede Wereldoorlog een onherstelbare breuk in de continuïteit van de zigeunercultuur. De oude tradities verdwenen samen met hen in de gaskamers.<sup>27</sup>

<sup>23</sup> Baudet, *Het Paradijs op aarde*.

<sup>24</sup> Reyniers, "L'identité tsigane, stéréotypes et marginalité", 40.

<sup>25</sup> Yoors, *Wij Zigeuners*, 5.

<sup>26</sup> Kenrick en Puxon, *Destins Gitans, des origines à la solution finale*, 119.

<sup>27</sup> Jochimsen, *Zigeuner Heute*, 10.

### 2.1.3. Terugblik

Bij een korte terugblik blijkt dat de gangbare opvatting er als volgt uitziet : zigeuners zouden één volk vormen met een aantal specifieke eigen kenmerken. De moderne wetenschap, sinds Grellman, bevestigt dit niet alleen, maar beweert bovendien dat deze zigeuners oorspronkelijk uit India afkomstig waren. In hoeverre is deze, sterk etnografische, visie te rechtvaardigen ? W. Willems schrijft terecht : "Het lijkt er veeleer op dat de idee 'zigeuner' domineert en zowel de historische als etnische variëteit die daar mogelijk achter schuilgaat, niet gezien wordt."<sup>28</sup> De weinige etnografische studies die er over zigeunergroepen gemaakt zijn, blijken het stereotype zigeunerbeeld zelden te bevestigen. M. Kaprow deed eind jaren zeventig veldwerk bij de Spaanse "Gitanos". Deze groep sprak gewoon Spaans en leefde in huizen. Zij was noch fysiek noch door haar levenswijze te onderscheiden van de rest van de plaatselijke bevolking. Nochtans zagen deze mensen zichzelf als zigeuners.<sup>29</sup> Aan de andere kant van Europa, in Roemenië, heerst een vergelijkbare situatie. Er worden verschillende zigeuner-clans aangetroffen binnen alle lagen van de samenleving. Ook daar wonen zij meestal in gewone huizen en kunnen ze niet onderscheiden worden van de rest van de bevolking. Achter de noemer "zigeuner" blijken dus onderling sterk verschillende groepen schuil te gaan. Bovendien werden en worden inheemse reizigers vaak met hen verward.<sup>30</sup> De historische studie van Lucassen laat zien dat, gedurende de voorbije anderhalve eeuw, achter de verzamelnaam "zigeuners" in Nederland een aantal etnische groepen schuilgingen die niet alleen een uiteenlopende achtergrond en geschiedenis hadden, maar deels ook onderling niets met elkaar te maken hadden.<sup>31</sup> Ook de idee dat zigeunergroepen door endogamie hun etnische zuiverheid zouden bewaard hebben, wordt betwijfeld. Waarschijnlijk zijn er diverse familiebanden met

<sup>28</sup> Willems, Op zoek naar de ware zigeuner, 6.

<sup>29</sup> Kaprow, "Celebrating Impermanence : Gypsies in a Spanish City", 218-231.

<sup>30</sup> Zelfs bij de Nazi-autoriteiten bestond er veel minder duidelijkheid dan doorgaans wordt aangenomen. Op 16 mei 1944 moest de Nederlandse overheid alle zigeuners uitleveren. De Duitsers vonden dat ze het bevel niet goed begrepen hadden. Behalve de zogenaamde "echte zigeuners" waren er ook honderden Nederlandse woonwagengedwongen bewoners opgepakt. Deze "asocialen" konden niet als zigeuners worden aangemerkt en dienden dan ook weer vrijgelaten te worden. Lucassen, En men noemde hen zigeuners, 11.

<sup>31</sup> Lucassen, En men noemde hen zigeuners, 226-236.

inheemse voyageurs en, eventueel na sedentarialisatie, zelfs met de plaatselijke bevolking.<sup>32</sup> W. Willems stelt dat het, wegens gebrek aan degelijke studies, voorlopig nog niet mogelijk is om hierover uitsluitel te geven maar, zo schrijft hij : "er zijn aanwijzingen te over die het idee van één zigeunervolk relativeren."<sup>33</sup>

### 2.2. Voyageurs

Voyageurs of autochtone rondtrekkenden kennen een heel andere voorgeschiedenis. Ondanks hun talrijke aanwezigheid in bijna alle Westeuropese landen worden zij in de meeste tsiganologische studies volledig genegeerd. Het zouden geen "echte" zigeuners zijn, maar slechts sociaal ontwortelde elementen uit de westerse samenleving.<sup>34</sup> Nochtans is het vrijwel zeker dat in veel oude bronnen voyageurs of andere reizende gezinnen vaak verward werden met zigeuners. Hierboven is ook al vermeld dat veel auteurs erkennen dat er zich waarschijnlijk een versmelting heeft voorgedaan tussen al deze uiteenlopende rondtrekkende groepen. Door een gebrek aan administratieve gegevens zal dit wel nooit met zekerheid aan te tonen zijn. Dit alles laat zien hoe moeilijk het is om zulke dynamische groepen in strikte onderverdelingen te vatten. De werkelijkheid is veel complexer dan men op het eerste gezicht zou vermoeden.

Er is reeds vermeld dat, afgezien van politieke of religieuze motieven, de algemene levensomstandigheden meestal de oorzaak zijn van migratie of nomadisme. In landbouwgebieden met een relatieve overbevolking en een gebrek aan werkgelegenheid koos de plaatselijke, sedentaire bevolking soms voor een (semi-) rondtrekkend bestaan.

Een tweede belangrijk gegeven is het gebrek aan distributiekanaalen in de pre-industriële samenleving.<sup>35</sup> Door een gebrek aan winkels was de plattelandsbevolking afhankelijk van rondtrekkende leurders om bepaalde producten te bekomen. Ook was er behoefte aan

<sup>32</sup> Reyniers, "L'identité tsigane, stéréotypes et marginalité", 29-30 en Acton, Gypsy politics and social change, 53-59.

<sup>33</sup> Willems, Op zoek naar de ware zigeuner, 8.

<sup>34</sup> Block, Moeurs et Coutumes des Tsiganes, 22.

<sup>35</sup> Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 178.



verschillende gespecialiseerde ambachten.<sup>36</sup> Zo leefden rondtrekkende scharenslijpers, bezembinders, mandenvlechters en leurders lange tijd op goede voet met de sedentaire bevolking. Zij fungeerden voor de dorpingen ook als nieuwsoverbrengers. Rondtrekkende ambachts- en kooplieden werden graag gezien omdat ze altijd wel iets te vertellen hadden over de aanpalende dorpen.<sup>37</sup> Als type-voorbeeld wordt het ontstaan van de Kempische Teuten toegelicht.

Op het einde van de middeleeuwen, vooral vanaf 1450, begon Antwerpen zich steeds meer als belangrijk handelscentrum te profileren. De haven was toegankelijk voor de zware koggen van 300 ton en mede door de gunstige politiek van Maximiliaan van Oostenrijk werd de aanvoer van Engelse wol en laken mogelijk gemaakt. Bij het begin van de zestiende eeuw voeren bovendien de eerste Portugese galjoenen de Schelde op. De jonge koloniale mogendheid Portugal maakte van Antwerpen het distributiecentrum van allerlei exotische waren. Van toen af kende de stad een explosieve ontwikkeling en groeide uit tot het grootste handels- en financiecentrum van Europa.<sup>38</sup>

Handel veronderstelt uitwisseling van goederen. Scheepslui voerden de exotische waren, het laken en het zout aan. Wegvervoerders brachten die vanuit de haven naar het hinterland.<sup>39</sup> Onderzoek heeft uitgewezen dat op de route naar de Rijn het grootste deel van de vrachtvoerders kleine zelfstandigen waren, afkomstig van het Kempische platteland. De redenen hiervoor zijn niet moeilijk te raden. De relatieve overbevolking van de arme streek zette een deel van de bewoners aan tot het zoeken naar een alternatief inkomen. Daarenboven lagen de Kempen in de nabijheid van de voornaamste verkeersaders van Antwerpen naar de Rijn.<sup>40</sup>

Op hun reizen deden de vrachtvoerders belangrijke vaststellingen. Zij werden er zich van bewust dat er distributiekanaalen voor diensten en goederen ontbraken. In de pleisterplaatsen onderweg werd hun nog al eens gevraagd om allerlei bestellingen uit de stad mee te brengen. Er was ook behoefte aan allerlei klusjesmannen. Het genezen van veeziekten en het castreer-

<sup>36</sup> Beijer, *Wonen in een wagen: vroeger en nu*, 8-12.

<sup>37</sup> Wernink, *Woonwagenbewoners*, 37.

<sup>38</sup> Van Isacker en Van Uytven, *Antwerpen, Twaalf eeuwen*, 84.

<sup>39</sup> Van der Wee, *The growth of the Antwerp Market 2*, 328.

<sup>40</sup> Frederix, *Het vrachtvervoer*, 123 en Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 176.

werk bijvoorbeeld werd meestal overgelaten aan de voorbijreizende vrachtvoerders die geacht werden iets van paarden af te weten.

Na de val van Antwerpen in 1585 kwam er een definitief einde aan de economische bloei. De Watergeuzen sloten de Schelde af en de overzeese handel viel nagenoeg stil. Ook het vervoer over land verdween grotendeels tijdens deze woelige periode. Toch zouden de ervaringen van de vrachtvoerders van groot belang worden voor de Kempenaars. Zij hadden als het ware een gat in de markt ontdekt.<sup>41</sup>

Al in de eerste helft van de zestiende eeuw ontstond er een retourbeweging van Kempische technici en ambachtslieden.<sup>42</sup> De ondernemingsgeest van deze enkelingen, steunend op de ervaringen van de vrachtrijders, maakte het leurdersberoep al snel tot een winstgevende zaak. Een definitieve emigratie was niet raadzaam aangezien alleen de ambulante uitoefening van hun beroep een voldoende afzetmarkt garandeerde. De retourmigranten behielden hun vertrouwde thuisbasis in de Kempen als vaste verblijfplaats tijdens de winterperiode.

Tijdens de eerste helft van de zeventiende eeuw waren, zoals in heel de Zuidelijke Nederlanden, veel Kempische landbouwers en ambachtslieden weggetrokken naar het Noorden. Zo kwamen er opnieuw arbeids- en levenskansen vrij in de landbouw waardoor de ontwikkeling van het leurdersbedrijf enigszins werd afgeremd. Tijdens de tweede helft van de zeventiende en de achttiende eeuw zou de ambulante handel in vreemde gewesten echter sterk groeien. De armtierige Kempische landbouw bood te weinig toekomst voor de groeiende bevolking.

De rondtrekkende zelfstandige Kempenaars, de Teuten, werden onderverdeeld volgens hun verschillende beroepen. De namen duiden alleen de hoofdbezigheden aan en lieten plaats voor een ruim gamma van aanverwante werkzaamheden. Er kan gesproken worden van een beperkte vorm van beroepscombinatie.

De Ketelaars of Goorteuten waren de omvangrijkste groep. Hun aandeel in de remigratie wordt op 50 % geraamd. Het waren handelaars en reparateurs van allerlei soorten ijzerwaren.

<sup>41</sup> Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 178-180.

<sup>42</sup> Mertens, "De vier dorpen", 42-43.

Potten, pannen, landbouwgereedschap en zelfs vuurwapens behoorden tot het assortiment dat door hen aan de plattelandsbevolking aangeboden werd. Een tweede groep waren de handelaars in textiel, de Elleteuten. Hun luxueuze kwaliteitsprodukten hadden een zeer goede reputatie. De Snijders vormden een derde beroeps categorie. Zij waren de veeartsen van het Ancien Régime.<sup>43</sup>

Het hoogtepunt van het succes van de Teuten in de achttiende eeuw uitte zich ondermeer in het ontstaan van hechte organisatie-structuren. De aanvankelijk riskante handels-ondernemingen kregen vaste vorm en er ontstonden vennootschappen die qua opbouw sterk leken op de stedelijke gilden. De Teuten wekten vertrouwen bij de plaatselijke bevolking en ze werden niet meer aangezien als bedelaars of zigeuners. De pioniers en avonturiers van weleer waren volwaardige zakenmensen geworden.<sup>44</sup>

Overall in West-Europa waren rondtrekkende leurders een spontaan gegroeide aanvulling geworden op een deficiënt distributienet. Toch is er nog relatief weinig geweten over de opbouw en het belang van de ambulante handel.<sup>45</sup> Het economisch belang<sup>46</sup> van de talrijke colporteurs kan onrechtstreeks afgeleid worden uit de talrijke pogingen van de overheid om de leurhandel in te perken. Het verzet was vooral ingegeven door de angst van de stedelijke gilden voor de concurrentie vanuit het platteland. De verbodsmaatregelen hadden echter weinig resultaat aangezien de economische nood aan leurhandel te groot was.<sup>47</sup>

Ten gevolge van de Industriële Revolutie gebeurden er in de loop van de negentiende eeuw grote structurele veranderingen in het economische leven. Door de ontwikkeling van het openbaar vervoer werd het voor de plattelandsbevoking mogelijk om inkopen te doen in de stad. De opkomst van winkels en grootwarenhuizen betekende een grote concurrentie voor de

<sup>43</sup> Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 183-186.

<sup>44</sup> Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 192-195.

<sup>45</sup> Willan, *The Inland Trade*, 50.

<sup>46</sup> Fontaine, *Histoire du colportage*, 253. Ook zij wijst op het enorme economische belang van de leurhandel in het Ancien Régime. De marginaliteit waarin de leurders gedrukt werden door de historiografie blijkt niet met de werkelijkheid overeen te komen.

<sup>47</sup> Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 199-202.

leurhandel. De meeste leurders vonden terug werk in eigen streek, maar sommigen die te laat reageerden op de economische veranderingen eindigden in armoede door de dalende behoefte aan leurhandel. De overblijvende rondtrekkende voyageursgezinnen kwamen op die manier in de marginaliteit terecht. Hun populariteit bij de sedentaire plattelandsbevolking taande.

Een relatieve overbevolking gecombineerd met een landbouwcrisis uitte zich tijdens de negentiende eeuw in emigratie naar Amerika of seizoenarbeid. Bert Woestenborghs wijst op de massale omvang van de seizoenarbeid in Noord-Frankrijk vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw. De reden hiervoor lag volgens hem aan het uitbreken van de vlascrisis, waardoor ook de Vlaamse huisnijverheid bijna volledig werd opgedoekt.<sup>48</sup> Waarschijnlijk heeft het verdwijnen van de leurhandel als economisch rendabel alternatief ook veel te maken met de toename van de seizoenarbeid. Piet Lenders wijst er namelijk op dat een groot deel van de Westvlaamse leurders, de Kutsers, door de vlascrisis geen werk konden vinden in de plaatselijke landbouw. Voor hen waren emigratie naar Amerika of seizoenarbeid de enige mogelijkheden.<sup>49</sup> De gelijktijdige verdwijning van de leurhandel en de enorme toename van de seizoenarbeid in heel West-Europa in de negentiende eeuw schijnt deze theorie te bevestigen.<sup>50</sup>

Ook andere groepen liggen aan de basis van de rondtrekkende bevolking in onze streken. Verschillende mondelinge overleveringen vermelden Duitse vagebonden die tijdens de negentiende eeuw in Limburg zouden zijn terecht gekomen.<sup>51</sup> Er waren bovendien verschillende afgedankte huurlingen die langs de wegen zwierven op zoek naar één of andere bron van inkomsten. Soms trokken zij in groep rond waarbij de plaatselijke bevolking niet gespaard bleef van diefstal en plunderingen.<sup>52</sup>

Net als de zigeuners mogen de voyageurs niet als een duidelijk af te bakenen entiteit beschouwd worden. Onder invloed van de hiervoor besproken economisch en maatschappelijk ongunstige factoren zijn talloze losstaande individuen en gezinnen de baan opgegaan.

<sup>48</sup> Woestenborghs, *Vlaamse arbeiders*, 16.

<sup>49</sup> Lenders, "Vrachtvoerders en Teuten", 172.

<sup>50</sup> Woestenborghs, *Vlaamse arbeiders*, 19.

<sup>51</sup> Van Beugen, Burgmans en Van Schaijk, *Wonen op wielen*, 19.

<sup>52</sup> Bruggemeijer, *Bewogen bestaan*, 41.

Sommigen daarvan zijn na een relatief korte periode opnieuw sedentair geworden, anderen zijn op de baan gebleven. Zijn de huidige voyageurs allemaal afstammelingen van de hiervoor besproken groepen of zijn zij recenter beginnen rondtrekken? Tot op welke hoogte is er versmelting geweest met andere rondtrekkende groepen? Allemaal onbeantwoorde vragen die veel ruimte laten voor hypothesevorming en speculaties.

### 2.3. Een aparte groep

De vraag naar de ware identiteit van de verschillende groepen zigeuners en voyageurs is spijtig genoeg geen louter academisch probleem. Deterministische etnische theorieën worden maar al te vaak ideologisch misbruikt om bepaalde mensen te marginaliseren. Acton staat, net als Willems, nogal sceptisch tegenover de klassieke etnografische tsiganologie waarin alle andere reizigers gedegradeerd worden tot een soort nep-zigeuners, met name ontwortelden uit de moderne, sedentaire samenleving. Hij wijst op het volgende gevaar: "Ethnocentric beliefs become ideological racialism when ethnic stereotypes are used to justify exploitative or oppressive relationships". De meeste blank-zwart relaties gedurende de afgelopen vijfhonderd jaar zijn in grote lijnen in die zin te verklaren. Ook de verschillende groepen woonwagengewoners krijgen meestal een negatief etiket opgeplakt. De gevolgen voor hun dagelijks leven zijn makkelijk te raden.<sup>53</sup>

Ondanks de noodzakelijke relativisering van de theorieën rond de identiteit van zigeuners en voyageurs mag de problematische situatie waarin zij zich bevinden zeker niet geminimaliseerd worden. Alleen al de nog altijd voortdurende vervolgingsgeschiedenis van de zigeuners maakt hun bestaan tot een niet te loochenen realiteit.<sup>54</sup> Nochtans blijken classificaties op basis van objectieve criteria als land van herkomst, levenswijze, taal, of cultuur niet sluitend. Er wordt geen rekening gehouden met factoren als sociale mobiliteit of inter-groepshuwelijken. Het is immers in de eerste plaats het individu zelf dat beslist bij welke groep het hoort door zichzelf bijvoorbeeld te typeren als voyageur. Als die persoon of dat gezin met deze groep contacten onderhoudt, ook al wonen ze in een gewoon huis, dan is die identificatie als sociologisch onderscheidingscriterium al voldoende.

<sup>53</sup> Acton, *Gypsy politics and social change*, 53-55.

<sup>54</sup> Willems, *Op zoek naar de ware zigeuner*, 9.

#### 2.3.1. Mentaliteit

Toch voelt iedereen intuïtief een duidelijk onderscheid aan tussen woonwagengewoners en de rest van de samenleving. De tsiganoloog Liégeois erkent de verschillen in taal, cultuur en levenswijze tussen de verschillende zigeunergroepen en voyageurs. Volgens hem gaat het louter om vormelijke verschillen die samenhangen met de regio waarin een bepaalde groep verblijft. Hij spreekt van een typische "look" die de zigeuners overal tot een duidelijk te onderscheiden groep maakt.<sup>55</sup> Ook de antropologe Miriam Lee Kaprow (zie boven) meende een soort eigen levensstijl te kunnen aanduiden bij de door haar onderzochte groep Spaanse Gitanos. Hoewel de groep qua uiterlijk, taal en levenswijze bijna niet te onderscheiden was van de plaatselijke bevolking had ze, volgens Kaprow, een heel eigen mentaliteit.<sup>56</sup>

Wat zijn de typische kenmerken die de woonwagengewoners zo verschillend maken? Ik heb geprobeerd de informatie die ik uit de literatuur heb gehaald te toetsen aan de bevindingen van mensen die daadwerkelijk met hen zijn bezig geweest.<sup>57</sup> Ook de verschillende interviews en informele gesprekken met (oud-) woonwagengewerkers waren hierbij zeer verrijkend.

Woonwagengewoners maken zelf het onderscheid tussen twee aparte werelden. De eigen wereld en die van de burgers. Om te weerstaan aan de vijandigheid van de omringende samenleving heerst er een sterke sociale, financiële en materiële solidariteit binnen de verschillende groepen van woonwagengewoners.<sup>58</sup> Let wel: alleen *binnen* de groep, want een Rom-zigeuner voelt zich nauwelijks verbonden met een voyageur en vice versa. Vooral de onderlinge familiebanden worden als zeer belangrijk ervaren. De samenhang wordt zo sterk gevoeld dat het individueel belang totaal ondergeschikt wordt aan het groepsbelang. Een consensus binnen de groep is altijd noodzakelijk en dit brengt met zich mee dat er zich geen hiërarchische structuren voordoen. Elk lid van de gemeenschap is gelijkwaardig.<sup>59</sup>

<sup>55</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 78.

<sup>56</sup> Kaprow, "Celebrating Impermanence: Gypsies in a Spanish City", 220.

<sup>57</sup> Van Rijckegem en Wauters, *Woonwagengewoonten op weg naar school*.

<sup>58</sup> Van Rijckegem en Wauters, *Woonwagengewoonten op weg naar school*, 12.

<sup>59</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 78 en Hermans en Van Lierde, *Nomadisme et Pauvreté*, 1-10.



Hun zelfstandigheid en flexibiliteit komt ook sterk tot uiting in de beroepsstructuur. Woonwagenbewoners werken bijna nooit in loondienst. Zij willen zelfstandig en onafhankelijk blijven, zelfs al zijn hun traditionele beroepen niet meer rendabel in de moderne samenleving.<sup>60</sup> Sommigen zien het als onvermijdelijk dat zij meer en meer terecht gaan komen in het gewone arbeidscircuit.<sup>61</sup> Dat biedt echter, omwille van de economische recessie sinds 1973, weinig perspectief voor laag- of meestal zelfs ongeschoolde woonwagenbewoners.

De relatie van woonwagenbewoners met de burgers in de omgeving is louter utilitair gericht. Dit betekent niet dat het om een soort parasitisme zou gaan. Zij aanzien onze samenleving als een bron net zoals de rondtrekkende natuervolkeren de aarde, dieren en het water als levensbronnen aanzien. Er wordt gestreefd naar een soort ecologisch evenwicht met die bron. Het gaat om een uitbating niet om een uitbuiting. Door de snelle veranderingen op sociaal-economisch vlak is het voor de woonwagenbewoners moeilijk om nog een economische functie te behouden binnen de huidige maatschappij.<sup>62</sup>

Wat misschien het meest treffend overkomt is de onmiskenbare "pluk de dag" mentaliteit die bij hen heerst. Zigeuners en voyageurs zijn flexibele mensen die zich steeds aanpassen aan de situatie van de dag. Zij sparen niet en hebben geen plannen op lange termijn. Voldoende comfort, goed eten en als het slecht gaat zien ze wel verder.<sup>63</sup> Het constant celebreren van het moment, zoals Kaprow het uitdrukt, is voor hen het belangrijkste.<sup>64</sup>

In hun studie komen A. Hermans en K. Van Lierde tot nog een aantal gemeenschappelijke kenmerken die terug te vinden zijn in België, Nederland en de voormalige Bondsrepubliek Duitsland. In de drie onderzochte landen blijken de woonwagenbewoners een gemeenschappelijke visie op onze samenleving te hebben. Zij voelen zich duidelijk uitgestoten.

<sup>60</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 80; Van Rijckegem en Wauters, *Woonwagenkinderen op weg naar school*, 12-13 en Hermans en Van Lierde, *Nomadisme et Pauvreté*, 1-10.

<sup>61</sup> Van Rijckegem en Wauters, *Woonwagenkinderen op weg naar school*, 13.

<sup>62</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 80.

<sup>63</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 81.

<sup>64</sup> Kaprow, "Celebrating Impermanence : Gypsies in a Spanish City", 223-230.

Bovendien zijn zigeuners en voyageurs zichtbaar te onderscheiden door hun specifieke lokalisatie buiten de gewone populatie. Zij wonen meestal bij elkaar in de periferie van grote en middelgrote woonkernen. Dit laatste is zeker niet universeel toe te passen op de verschillende groepen zigeuners en autochtone reizigers in de wereld. Toch is het voor deze studie een interessante constatering.<sup>65</sup>

### 2.3.2. De woonwagen

Hét handelsmerk van zowel zigeuners als voyageurs in de lage landen is natuurlijk de woonwagen.<sup>66</sup> Hij werd een metafoor voor hun ambulante levenswijze en ze worden er ook naar genoemd : het zijn woonwagenbewoners. In dit verband dient er zeker op gewezen te worden dat zij niet altijd letterlijk woonwagenbewoners geweest zijn. De woonwagen is een vrij recent fenomeen. Voor zover bekend namen de zigeunergroepen in een verder verleden slechts een beperkte huisraad en enkele primitieve tentzeilen mee op hun zwerftochten. Velen droegen dit alles onder elkaar verdeeld op de rug, anderen gebruikten daarvoor paarden. In de late middeleeuwen werden soms al platte, open wagens gebruikt om hun hebben en houden op te vervoeren.<sup>67</sup> Rondtrekkende ambachtshuizen droegen hun schamele gereedschap gewoon over de schouder mee. Pas als ze het zich konden veroorloven, kochten ze een kleine handkar of kruiwagen. Het kermisvolk gebruikte al sneller allerlei karren om hun attracties te vervoeren. Dit is niet te verwonderen als je de soms erg grote negentiende-eeuwse draaiorgels nader bekijkt. Meestal konden deze mensen tegen een kleine vergoeding bij boeren onderdak vinden. Volgens B. Bruggemeier begonnen sommige meer welgestelde foorreizigers pas in de eerste helft van de negentiende eeuw de door een paard getrokken wagen als woonwagen te gebruiken. Dit wil totaal niet zeggen dat de woonwagen een uitvinding van het kermisvolk zou zijn. Reeds vroeger maakten verschillende groepen zigeuners er de gewoonte van om op hun platte wagens tentdoeken, ondersteund door een houten geraamte, als beschutting te gebruiken. Deze primitieve huifkarren vormden de belangrijke voorlopers van de, kort daarna door meer en meer foorreizigers gebruikte, houten woonwagens. De doorbraak van de woonwagen verliep redelijk traag. Veel kermislui en voyageurs verkozen nog lang te

<sup>65</sup> Hermans en Van Lierde, *Nomadisme et Pauvreté*, 1-10.

<sup>66</sup> Ook foorreizigers en circusbui wonen in een woonwagen maar zij horen bij de beroepsmatig rondtrekkende bevolking.

<sup>67</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 33.

overnachten bij boeren. Door een groeiend wantrouwen ten opzichte van rondreizende leurders werden zij minder en minder welkom bij de plattelandsbevolking. (zie hiervoor) Ten gevolge daarvan werd rond de eeuwwisseling de woonwagen een algemeen verschijnsel bij de rondtrekkende bevolking.<sup>68</sup>

Hierna zal nog blijken dat recentelijk meer en meer woonwagenbewoners in huizen beginnen te wonen. De moeilijkheid om een geschikte standplaats te vinden is aan deze evolutie niet vreemd.

#### 2.4. Hoe groot is de populatie ?

De problematiek rond de definiëring van de zigeuners en voyageurs laat zien dat ook de schatting van de grootte van de populatie een hachelijke onderneming wordt. De vraag is altijd : wie wordt meegeteld en wie niet ? Als de overheid al cijfers kan geven, dan dienen die nog met een korreltje zout genomen te worden aangezien er definities worden gehanteerd die niet noodzakelijk met de werkelijkheid overeen stemmen. Worden bijvoorbeeld diegenen die, al dan niet uit noodzaak, in een huis wonen mee in de telling opgenomen ? Verder durven in vele landen zigeuners zich niet als zodanig kenbaar maken omdat ze, niet onterecht, bevreesd zijn voor discriminatie en zelfs vervolging. Bovendien heeft de term "zigeuner" voor henzelf weinig betekenis. Ze noemen zichzelf "Rom" of "Manoesj", maar niet "zigeuner".<sup>69</sup>

Bij het napluizen van de literatuur bleek al snel dat er geen betrouwbare informatie voorhanden is. De cijfers lopen op zijn zachtst gezegd nogal uiteen. Liégeois stelt dat er in de E.G. minstens 1 miljoen zigeuners en voyageurs moeten wonen. Hij rekent daar zowel de nog rondtrekkende als de reeds in huizen wonende groepen bij.<sup>70</sup> Fraser telt ongeveer 4 miljoen zigeuners in Europa en het voormalig Oostblok. Dit cijfer is nietszeggend aangezien hij niet vermeldt of inheemse reizigers en sedentair geworden groepen erbij gerekend zijn.<sup>71</sup> In het boek van Puxon staat te lezen dat er in Europa en het voormalige Oostblok ongeveer 6 miljoen

<sup>68</sup> Bruggemeijer, *Bewogen bestaan*, 46-49.

<sup>69</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 21.

<sup>70</sup> Liégeois, *Les tsiganes*, 24.

<sup>71</sup> Fraser, *The Gypsies*, 299.

zigeuners wonen, sedentairen inbegrepen.<sup>72</sup> Als laatste kan nog de tsiganoloog Clébert aangehaald worden. Hij geeft toe dat een exact cijfer niet te geven is, maar houdt het verder op niet meer dan 5 miljoen zigeuners over de hele wereld. Hij vermeldt echter niet of hij de sedentairen daarbij rekent.<sup>73</sup>

Bovenal is het te betreuren dat deze auteurs niet gewoon toegeven dat er voorlopig geen betrouwbare cijfers te geven zijn. In 1988 en in 1993 organiseerde het Vlaams Overleg Woonwagenwerk voor Vlaanderen en Brussel een exhaustieve telling van het aantal gezinnen dat in een woonwagen woont. Dit zijn zeer betrouwbare cijfers aangezien ze daadwerkelijk door veldwerkers zijn opgesteld.

De totale Vlaamse en Brusselse woonwagenbevolking wordt door het V.O.W. geraamd op 980 gezinnen, waaronder een 250-tal zigeunergezinnen. Op basis van de gezinssamenstelling zou het hier in het totaal gaan om ongeveer 3000 personen. In deze telling zijn de 450 foorreizigers-families, die nog permanent in een woonwagen wonen, niet bijgerekend. Daarnaast is er nog een groot, maar vrijwel onbekend aantal gezinnen dat in huizen woont en dat zichzelf nog als zigeuner of voyageur aanziet. Voor de provincie Limburg en voor het arrondissement Eeklo heeft het V.O.W. wel totaalcijfers beschikbaar. De resultaten zijn verrassend. Volgens een telling in april 1993 gaat het in Limburg om 497 personen in huizen en 519 in caravans. Dit wil dus zeggen dat ongeveer 50 % van de Limburgse woonwagenbewoners niet meer in een woonwagen woont. In april 1994 werd het onderzoek in Eeklo afgerond met het volgende resultaat : 85 % woonde in een huis.

Volgens het V.O.W. wonen de meeste Rom-zigeuners in een verplaatsbare woonwagen. De Manoesj-zigeuners beschikken vaak over een quasi sedentaire caravan. Dat soort woonwagens is zeer groot en wordt na het kiezen van een standplaats zelden verplaatst. Het zijn vooral de voyageurs die meer en meer in huizen beginnen te wonen.

<sup>72</sup> Puxon, *Roma : Europe's Gypsies*, 13.

<sup>73</sup> Clebert, *De zigeuners*, 203.

## 2.5. Besluit

Wie ze ook zijn en waar ze ook vandaan komen, woonwagenbewoners hebben altijd in de marge van de samenleving geleefd. In het voorbije hoofdstuk is geprobeerd om de identiteit en de eigenheid van deze mensen te omschrijven. Daarbij moesten veel populaire opvattingen gerelativeerd worden. Dit is van groot belang voor de woonwagenbewoners zelf. Bij een simplistische omschrijving van wat zigeuners en voyageurs zijn, zullen sommigen bij de officiële hulpverlening uit de boot vallen. Overheidsinstanties werken nu eenmaal met duidelijke categorieën en het is van belang dat dit systeem niet discriminerend gaat werken. De wetenschappelijke literatuur speelt hierin een belangrijke rol. Door de grote aandacht die in onze tijd uitgaat naar etnische minderheden, gaan meer en meer inheemse voyageurs zichzelf zigeuners noemen omdat ze dan ook genieten van dat voordeel. Dit bewijst nog maar eens hoe relatief de identiteit van een bevolkingsgroep kan zijn. Daarom hanteert het V.O.W. bewust een vrij vage omschrijving bij het afbakenen van hun doelgroep. Al wie zichzelf als voyageur of zigeuner ziet en die door de anderen als dusdanig erkend wordt, hoort erbij. Er zitten dus twee duidelijke elementen in deze definitie: de zelfidentificatie en de erkenning door de groep.

Bepaalde kenmerken van woonwagenbewoners schijnen overeenkomsten te vertonen met het gedrag van klassieke nomadische volkeren. In hoeverre zijn er misschien ook overeenkomsten met de vierde wereld en met Noordafrikaanse migranten qua mentaliteit en problematiek? Willems pleit daarom voor een nieuwe aanpak in de tsiganologie. Zigeuners en andere woonwagenbewoners zouden als migranten beschouwd moeten worden, ongeacht hun (vermeende) etnische afkomst. Men zou dan kunnen onderzoeken welke groepen zich afzetten tegen de samenleving, welke groepen vlot versmelten met de plaatselijke bevolking en in hoeverre er een wisselwerking is met de rest van de samenleving op het vlak van levenswijze, beroepsstructuur en familiebanden. Hierbij kunnen ook autochtone individuen en families die kiezen voor een mobiel bestaan in rekening worden gebracht. Die benadering zou misschien een heel ander licht kunnen werpen op deze complexe geschiedenis en zou de werkelijkheid misschien minder geweld aandoen dan tot nu toe vaak het geval is geweest.<sup>74</sup>

<sup>74</sup> Willems, *Op zoek naar de ware zigeuner*, 202-203.

## HOOFDSTUK 2 : HET APOSTOLAAT BIJ WOONWAGENBEWONERS

### 1. Pater Celestinus en het ontstaan van het foorwerk

Felix Daubresse, die binnen de kapucijnenorde luisterde naar de naam Celestinus, werd te Wervik geboren op 30 maart 1833.<sup>1</sup> Gezien de diep religieuze traditie binnen zijn familie was het vanzelfsprekend dat hij na zijn humaniora verder zou studeren aan het Klein Seminarie van Kamerijk.<sup>2</sup> Hij voltooide er zijn studies en trad kort daarna, in 1856, toe tot de orde van de kapucijnen. Na zijn priesterwijding in 1859 doceerde hij filosofie te Edingen, waar hij door zijn oversten al snel opgemerkt werd voor zijn intellectuele gaven en zijn voorbeeldig kloosterleven. Niet te verwonderen dat hij op dertigjarige leeftijd verkozen werd tot provinciaal van de Belgische provincie. In het totaal zou hij drie maal voor die functie herkozen worden.<sup>3</sup>

Pater Celestinus was gedurende heel zijn leven zeer actief binnen zijn orde. Zijn bijdrage tot het beter organiseren van de theologische studies voor jonge paters en de uitbreiding van het aantal kloosters binnen zijn provincie was niet gering. Als begaafd prediker en sterk tegenstander van het liberalisme was hij een bekend figuur bij de elite van het land.<sup>4</sup> Hij was de persoonlijke biechtvader van koningin Marie-Henriette.<sup>5</sup>

Tijdens zijn verblijf in Antwerpen rond 1868 begon pater Celestinus meer en meer aandacht te krijgen voor de fookramers en andere woonwagenbewoners die regelmatig bij de oude wallen van de negentiende-eeuwse stad kampeerden. Aanvankelijk gebeurde dit uit medeleven en zonder duidelijke apostolische bedoelingen.<sup>6</sup> Van bij zijn eerste bezoeken aan de wagens werd

<sup>1</sup> A. KAP. 4, 48

<sup>2</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 25.

<sup>3</sup> A. KAP. 4, 48

<sup>4</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 26-29.

<sup>5</sup> Bonneure, *De Kapucijnen vierhonderd jaar in Brugge*, 45.

<sup>6</sup> Bonneure, *De Kapucijnen vierhonderd jaar in Brugge*, 44.

hij getroffen door de armoedige omstandigheden die er heersten. Uiteraard zag hij, als kloosterling, in de totale afwezigheid van enige vorm van christelijke moraal ook een goede reden om zich speciaal voor de woonwagenbevolking te gaan interesseren. Op dat ogenblik was pater Celestinus bestuurder van een lekenbeweging, de Derde Orde van Sint-Franciscus. In die kringen zocht hij hulp om een apostolaatswerk te stichten.<sup>7</sup>

De novicemeesteres van de Derde Orde, juffrouw Constance Teichmann, bleek al snel de ideale figuur. Constance Teichmann was een gekende Antwerpse filantrope en mecenas. In 1824 werd ze geboren als dochter van Theodoor Teichmann, ingenieur-inspecteur van Bruggen en Wegen, minister van Binnenlandse Zaken en later gouverneur van de provincie Antwerpen. Van haar moeder, Mimi Cooppal kreeg ze een opvoeding die volledig in het teken stond van kunst en liefdadigheid.

Constance Teichmann was al op jonge leeftijd betrokken bij de organisatie van allerlei goede werken. Als begaafde soliste zong ze op vele concerten om haar sociale werken te financieren. Ook steunde ze materieel en moreel verschillende bekende musici en componisten, waaronder Peter Benoit. Als verpleegster opende ze in 1846 een kindergasthuis aan de Sint-Jorisvest te Antwerpen. Gedurende de cholera-epidemieën van 1848, 1853, 1859 en 1866 verzorgde zij honderden zieken. Ook op de slagvelden van de Frans-Duitse oorlog in 1870-1871 was Constance Teichmann actief als verpleegster.<sup>8</sup>

Van bij het eerst contact met pater Celestinus was Constance Teichmann geïnteresseerd in de organisatie van een foor- en woonwagenwerk. Door haar charismatisch enthousiasme kon ze zonder moeite een comité dames rond zich verzamelen dat interesse toonde voor het nieuwe liefdadigheidswerk. Pater Celestinus en juffrouw Teichmann stichtten daarop in 1868 officieel het foorwerk ("l'Oeuvre Foraine") te Antwerpen.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> A. KAP. 2

<sup>8</sup> Over het leven van Constance Teichmann is veel geweten dankzij het boek dat haar nicht, E. Belpaire, in 1906 over haar heeft geschreven. (Belpaire, Constance Teichmann.)

<sup>9</sup> A. KAP. 2

Eens zover stelde pater Celestinus het nieuwe werk voor aan kardinaal Dechamps, de aartsbisschop van Mechelen.<sup>10</sup> Hij legde hem het plan uit om van dit kersverse initiatief een goed uitgebouwde apostolische werking te maken. De kardinaal was onmiddellijk enthousiast en zou van dan af het foorwerk onder zijn persoonlijke bescherming nemen.<sup>11</sup> Wel legde hij er de nadruk op dat het apostolaat zich niet alleen mocht richten tot de foorreizigers maar ook tot andere woonwagenbewoners zoals zigeuners, rondtrekkende leurders en zwervers.<sup>12</sup> In Antwerpen was het wel nodig om hiervoor een afzonderlijke afdeling op te starten: "Het werk der marskramers". Onder marskramers verstond men een allegaartje van rondzwervende muzikanten en scharenslijpers die tijdens de zomer rondtrokken tussen de dorpen. Zij werden zelfs door de foorreizigers als uitschot behandeld. De splitsing was waarschijnlijk slechts tijdelijk noodzakelijk om een vlotte werking bij een zo ruim mogelijke doelgroep te bekomen.<sup>13</sup>

Met de steun van de kardinaal werden er door pater Celestinus in de voornaamste steden van België gelijkaardige comités opgericht. Mede dankzij de actieve medewerking van dames zoals juffrouw Teichmann nam het foorwerk over heel het land een snelle uitbreiding. In 1899, op het congres van katholieke werken in Nijvel, omschrijft de lokale medewerkster, juffrouw Van den Bosch, in haar voordracht de stand van zaken als volgt: "Il y a une bonne trentaine d'années, elle a commencé, et à l'heure présente elle existe dans presque toutes les localités importantes où se tient une foire."<sup>14</sup>

Van de lokale comités zijn jammer genoeg bijna geen schriftelijke documenten bewaard gebleven. Toch was het mogelijk om via later opgestelde papieren de uitbreiding van het nieuwe apostolaatswerk vrij nauwkeurig te reconstrueren.

---

<sup>10</sup> Victor Dechamps (1810-1883) trad al op jonge leeftijd in bij de orde van de Redemptoristen. In 1865 werd hij bisschop van Namen en vanaf 1867 was hij kardinaal en aartsbisschop van Mechelen.

<sup>11</sup> A. KAP. 1

<sup>12</sup> Noyez, Les Promoteurs, 30.

<sup>13</sup> Alleen tijdens het Antwerps congres van katholieke werken in 1902 wordt expliciet gesproken van deze onderafdeling. Congres Antwerpen (1902), 25.

<sup>14</sup> Congres Nijvel (1899), 32.



## 2. Een snelle uitbreiding van het nieuwe apostolaat

Pater Celestinus merkte al snel op dat grote groepen Vlaamse foorreizigers tijdens de rustperiodes tussen de verschillende kermissen vaak rond Gent hun wagens opstelden. Hun Waalse collega's hielden zich vooral op rond Luik. In beide steden wou hij zo snel mogelijk een afdeling oprichten.<sup>15</sup>

In Luik viel zijn oog onmiddellijk op de, in 1857, door barones Anne de Meeus opgerichte congregatie van de Zusters van de Gedurende Aanbidding. De congregatie hield zich vooral bezig met het apostolaat van armen en behoeftigen. De barones was makkelijk te overhalen om een nieuwe afdeling van het foorwerk mee op te richten. Reeds tijdens de kermis van oktober 1868 begon het Luikse comité zijn activiteiten. Aangezien de organisatie van haar bloeiende congregatie reeds zoveel werk vroeg, moest Anne de Meeus al snel iemand anders aanduiden om het foorwerk verder te verzorgen. Haar keuze viel op gravin Eugénie de Robiano<sup>16</sup> die zich van dan af met hart en ziel zou inzetten voor dit apostolaat. Het Luikse foorwerk kreeg bovendien de steun van de plaatselijke afdeling van het genootschap van Sint-Vincentius a Paulo. In 1842 was er voor het eerst een conferentie geweest van deze elitaire sociëteit. Sindsdien speelde zij een zeer belangrijke rol bij het katholieke liefdadigheidswerk in België.<sup>17</sup> De Luikse afdeling, onder voorzitterschap van baron de la Roussière, droeg sterk bij tot het succes van het plaatselijke foorwerk.<sup>18</sup>

Ondertussen was gravin Anne de Meeus druk aan het werk om op de Oude Houtkaai in Gent een nieuw klooster te stichten. Zij stelde pater Celestinus zelf voor om ook daar een afdeling van het foorwerk op te richten. Het Gentse comité, dat onder voorzitterschap kwam te staan van een mevrouw Honorez, kon volledig beschikken over de kapel en de lokalen van de Zusters van de Gedurende Aanbidding voor de organisatie van catecheselessen en andere

<sup>15</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 33.

<sup>16</sup> Haar man, graaf Albert de Robiano (1836-1904) was eveneens actief binnen de katholieke sociale werking. Hij was lid van het comité voor pauselijke werken en van de broederschap van Sint-Michiel. (De Maeyer en Wynants, *De Vincentianen*, 387.)

<sup>17</sup> Art, "Kerk en religie", 168-178.

<sup>18</sup> A. KAP. 2

bijeenkomsten. Al in 1869 was er een speciale misviering voor de kinderen van de aanwezige foorreizigers die hun eerste communie wilden doen.<sup>19</sup>

Antoine Stillemans (1832-1916), bisschop van Gent, verzocht het comité in 1882 om ook de zorg op zich te nemen van een andere groep rondtrekkenden: de binnenschippers. Om de nieuwe taak aan te kunnen, zou ze bij wijze van proef moeten samenwerken met een andere congregatie: de Helpsters van de Zielen van het Vagevuur. De samenwerking moet niet al te goed verlopen zijn, want een jaar later zou zich een definitieve scheiding voltrekken. Het apostolaat van de binnenschippers werd toevertrouwd aan de congregatie van de Helpsters van de Zielen van het Vagevuur onder voorzitterschap van mevrouw Honorez. Het oorspronkelijke foorwerk werd verplaatst naar de kampplaats van de woonwagens zelf. De geestelijkheid van de, daar vlakbij gelegen, Sint-Pieterskerk zou het apostolaat op zich nemen, onder voorzitterschap van juffrouw Marie Van Hoecke.<sup>20</sup> Het Gentse comité nam in de daarop volgende jaren een enorme uitbreiding en groeide uit tot het grootste van het land.<sup>21</sup>

Onafhankelijk van de initiatieven van pater Celestinus ontstond al in 1869 op een zeer kleinschalige manier een welzijnswerking bij woonwagenbewoners te Leuven. Enkele welgestelde dames die aan liefdadigheid deden, waren de drijvende kracht achter dit initiatief. De pastoor van de Sint-Jozef parochie was van in het begin hun vaste aalmoezenier.<sup>22</sup>

Toen pater Celestinus het plan opvatte om ook in Brugge een afdeling op te starten werd hem door pater Serafinus van Damme aangeraden te gaan praten met juffrouw Marie de Clerck. Zij was in Brugge en omstreken een zeer bekend figuur omwille van haar inzet binnen de Derde Orde voor allerhande welzijnswerken. Rond 1870 namen zij met elkaar contact op en het Westvlaamse foorwerk zou nog in datzelfde jaar officieel opgericht worden. Samen met verschillende leden van de Derde Orde vormde juffrouw de Clerck een vast comité en reeds tijdens de meifoor van 1871 startte de Brugse afdeling haar activiteiten.<sup>23</sup>

<sup>19</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 47-48.

<sup>20</sup> A. KAP. 2

<sup>21</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 48.

<sup>22</sup> *Congres Leuven* (1904), 50-52.

<sup>23</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 49-58.

Tijdens de beginperiode was pater Van Caloen s.j.<sup>24</sup> de vaste aalmoezenier van het Brugse foorwerk. In de praktijk zou het werk nochtans snel overgeplaatst worden naar het klooster van de kapucijnen in de Sint-Klarastraat. Marie de Clerck heeft met de steun van deze paters al haar energie in het liefdadigheidswerk gestoken. Op 24 mei 1905, tijdens een van haar vele woonwagenbezoeken, overleed ze onverwacht aan een beroerte.

Waffelaert, bisschop van Brugge,<sup>25</sup> gaf daarop het foorwerk officieel in handen van de paters kapucijnen en als nieuwe voorzitter werd juffrouw Margueritte Arents de Beertegem aangeduid. Samen met de aalmoezenier, pater Venantius, zou zij het Brugse foorwerk in dezelfde zin verder uitbouwen.<sup>26</sup>

Het spontane enthousiasme voor het apostolaat bij woonwagbewoners moet wel erg groot geweest zijn in die tijd, want buiten het weten van pater Celestinus om was er in Brussel een foorwerk actief vanaf 1874. Pater Van Caloen s.j. had na zijn werk in Brugge samen met een zustercongregatie, de Dames van de Heilige Juliana, een gelijkaardig initiatief opgestart.<sup>27</sup> Begin 1875 riep kardinaal Dechamps Fanny Kestre, overste van de Dames van de Heilige Juliana, bij zich om te praten over de eventuele medewerking aan het foorwerk. Zijn verrassing moet groot geweest zijn toen hij hoorde dat haar orde al een tijdje actief bezig was met dit apostolaat. Op vraag van pater Celestinus zou Fanny Kestre ook in Namen, waar haar klooster gelegen was, een bijkomende afdeling oprichten. Tot aan haar dood in 1882 bleef zij zelf voorzitter van het Naamse comité.<sup>28</sup> Overal in het land waar de Dames van de Heilige Juliana een huis hadden, zouden zij de vaste medewerksters worden van het foorwerk.<sup>29</sup>

<sup>24</sup> Pater Van Caloen s.j. (1817-1912) was zeer actief binnen de katholieke sociale actie. Hij is vooral bekend als stichter en drijvende kracht achter de Aartsbroederschap van Sint-Franciscus-Xaverius. Het succes van deze religieuze werklidengenootschappen was zeer groot. Het foorwerk was voor pater Van Caloen slechts een bijkomende activiteit. (A.V.J.)

<sup>25</sup> Bisschop Waffelaert (1847-1931) is vooral vermaard geworden voor zijn theologische geschriften. Toch was hij ook zeer begaan met de katholieke sociale werkingen.

<sup>26</sup> A. KAP. 1

<sup>27</sup> A. KAP. 2

<sup>28</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 65-69.

<sup>29</sup> A. KAP. 1

In Brussel ondertussen nam in 1876 pater Benedictus Caers s.j. (1863-1935) de taak over van zijn collega, pater Van Caloen s.j. Deze jezuïet bleef tot 1910 de vaste aalmoezenier van het Brusselse foorwerk. Pas in 1899 zou er een vast comité gevormd worden dat bestond uit twee religeuzen van de Dames van de Heilige Juliana en verschillende lekenhelpsters onder voorzitterschap van mevrouw Henrard.<sup>30</sup>

Het stijgende aantal standplaatsen en overwinteringskampen voor foorreizigers rond de hoofdstad zorgde langzamerhand voor onoverkomenlijke problemen. Tussen 1890 en 1900 ontstonden daardoor drie praktisch onafhankelijk werkende comités. Eén in de wijk van het Zuidstation onder leiding van een kapucijn, één in Schaarbeek met aan het hoofd een minderbroeder en het oorspronkelijk comité met mevrouw Henrard als voorzitter. Pas in 1910 zou kardinaal Mercier, aartsbisschop van Mechelen,<sup>31</sup> een einde maken aan deze chaotische toestand en een fusie tussen de drie afdelingen bewerkstelligen.<sup>32</sup>

Ook de stichting van het foorwerk in Doornik verliep onafhankelijk van pater Celestinus. Vanaf 1874 deden enkele dames onder voorzitterschap van juffrouw Desclée welzijnswerk bij foorreizigers. Hun comité droeg in het begin de naam "l'Oeuvre des Saltimbanques". Enkele jaren later zou het net als de andere afdelingen omgedoopt worden tot "l'Oeuvre Foraine". Tijdens de plaatselijke kermis werden de wagens bezocht en verschillende kinderen kregen catecheselessen om hen voor te bereiden op hun eerste communie. Deze stichting, waar in het boek van pater Angelus met geen woord over wordt gerept, zou totaal onbekend gebleven zijn ware het niet dat één van de medewerksters, juffrouw Stiénon, een poging ondernam om het werk uit te breiden naar de stad Bergen.

Op 28 september 1876 schreef juffrouw Stiénon een brief aan enkele vriendinnen in Bergen waarin zij hen vraagt of ze interesse hebben om ook een afdeling van het foorwerk (toen nog "l'Oeuvre des Saltimbanques") op te starten. Haar brief vermeldt dat het werk in Doornik al twee jaar in volle activiteit is en geeft een korte omschrijving van het doel van het apostolaat. Op deze vraag werd blijkbaar positief gereageerd want in haar volgend schrijven op 12 oktober

<sup>30</sup> *Congres Brussel* (1901), 26.

<sup>31</sup> Désiré Mercier (1851-1926) was hoogleraar aan de K.U.L. en stichter van het Hoger Instituut voor Wijsbegeerte in 1899. Vanaf 1901 was hij kardinaal en aartsbisschop van Mechelen.

<sup>32</sup> A. KAP. 2

bedankt juffrouw Stiénon hen voor hun spontane medewerking aan het welzijnswerk. De identiteit van de dames is spijtig genoeg onbekend gebleven, maar uit het archief is wel af te leiden dat het comité in Bergen dadelijk de steun kreeg van de plaatselijke kanunniken Michez en Veinne. Het voorzitterschap werd tot in 1904 waargenomen door juffrouw Pauline Legrand met als vaste medewerkster juffrouw Denise Gigault, allebei leden van de Derde Orde.<sup>33</sup> Vermoedelijk zijn dit ook de dames waaraan juffrouw Stiénon haar brieven richtte. De twee weldoesters investeerden veel geld uit eigen vermogen om het werk in Bergen vlot te laten functioneren. Het is ook hier opvallend dat het altijd vrouwen uit de allerhoogste kringen waren die heel actief meewerkten aan dit soort initiatieven. Tot 1874 was Pauline Legrand gouvernante van prinses Louise, dochter van koning Leopold II. Dit zegt veel over de sociale positie van deze dame.<sup>34</sup>

De eerste brief van juffrouw Stiénon vermeldt ook een ander interessant feit. Een van de medewerksters van het comité te Doornik, juffrouw Marie Piérard, zou in datzelfde jaar geschreven hebben naar enkele dames te Mechelen om ook daar een afdeling op te starten.<sup>35</sup> Hoewel hiervan geen verdere sporen zijn teruggevonden, moet ook daar de poging gelukt zijn. In de verslagen van het congres van katholieke werken te Mechelen in 1902 is namelijk te lezen dat het Mechels comité toen al verschillende jaren actief was. Het voorzitterschap was daar in handen van juffrouw Van Deuren met pater Van Langermeersch s.j.<sup>36</sup> als vaste aalmoezenier.<sup>37</sup>

Als uitgesproken antiliberaal kwam pater Celestinus uiteraard ook vaak in contact met hooggeplaatste katholieke politici. Zoals dadelijk zal blijken, kwamen deze relaties soms ook de uitbouw van zijn foorwerk ten goede. Tijdens de zomer van 1879 was pater Celestinus te

33 A. KAP. 2 Dit verhaal wordt totaal onafhankelijk daarvan bevestigd in het verslag van het Congres Bergen (1905), 12.

34 Noyez, Les Promoteurs, 71-75.

35 A. KAP. 2

36 Voor pater Van Langermeersch s.j. (1850-1911) was het foorwerk slechts een secundaire bezigheid. Hij is vooral bekend voor zijn activiteiten in andere sociale werken: de werkmanskring "Union et Travail", de "Ecole Centrale des Arts et des Métiers" en tenslotte stichtte hij in 1893 de "Ligue des Femmes Chrétiennes". (A.V.J.)

37 Congres Mechelen (1902), 365-368.

gast bij een bevriend Kortrijks kamerlid, Pierre Tack.<sup>38</sup> Eerder toevallig (?) liet pater Celestinus zich tijdens het gesprek ontvallen dat hij ook interesse had om in Kortrijk een afdeling van het foorwerk te stichten.

Pierre Tack was dadelijk overtuigd van de noodzaak van dit nieuwe comité en in zijn enthousiasme stelde hij voor dat zijn 22-jarige dochter, Félicie, deze taak op zich zou nemen. Deze jongedame had blijkbaar haar roeping gevonden want zij zou tot aan haar dood, in 1928, de spil van het Kortrijkse comité blijven. Aangemoedigd door haar vader zou Félicie in 1913 zelfs een christelijk blaadje, "L'Ami du Voyageur - De Vriend van de Reiziger", beginnen uitgeven.<sup>39</sup> Spijtig genoeg mocht dit blad van de Duitse censuur tijdens de Eerste Wereldoorlog niet meer gepubliceerd worden. Na de oorlog werd het niet opnieuw opgestart.<sup>40</sup>

In La Louvière<sup>41</sup> werd een plaatselijk foorwerk opgericht in 1897 en vanaf 1910 zijn er ook sporen van een comité in Florennes maar over het ontstaan en de actieve medewerk(st)ers van deze afdelingen is geen enkele informatie te vinden.<sup>42</sup>

38 Pierre-Amand Tack (1818-1910) studeerde Filosofie en Rechten aan de universiteit van Leuven. In 1844 behaalde hij de graad van Doctor in de Rechten. Pierre Tack profileerde zich van bij het begin van zijn politieke loopbaan als uiterst conservatief katholiek. In 1854 werd Pierre Tack verkozen als volksvertegenwoordiger en hij is dankzij een trouw Kortrijks kiezerspubliek die functie blijven waarnemen tot 1908. (Terlinden, "Pierre-Amand Tack", 430-433.)

39 De stadsbibliotheek van Ieper (Lange Meersstraat 9) heeft enkele losse nummers van het blaadje in haar bezit. Het bevatte echter geen informatie die relevant kon zijn voor dit onderzoek.

40 Noyez, Les Promoteurs, 77-81.

41 Congres Soignies, Braine-le-Comte (1907), 12-15.

42 A. KAP. 2

In vergelijking met vele andere steden kwam het woonwagenapostolaat in Charleroi pas laat van de grond. In 1914 kreeg pater Tréca s.j.<sup>43</sup> de opdracht van zijn superieuren om in Charleroi een comité op te richten. Ondanks de oorlogsjaren zou hem dit met de hulp van juffrouw Louise Van de Walle lukken. Zij vormde een vast comité rond zich en bleef zelf voorzitter tot aan haar dood in 1933.<sup>44</sup>

Er waren natuurlijk nog veel steden waar er op het einde van de negentiende eeuw een foorwerk werd opgericht. Van die comités hebben we, buiten de zekerheid dat ze bestonden, geen bijkomende informatie gevonden. Op het congres van katholieke werken in Nijvel in 1899 werden ook de volgende steden en gemeenten vermeld<sup>45</sup>:

Nijvel, Verviers, Laken, Binche, Dinant, Diksmuide, Veurne, Middelkerke, Nieuwpoort, Oostende, Roeselare, Lombardzijde, Westende, Braine-Le-Comte

<sup>43</sup> Aphonse Tréca (Douet 1849 - Charleroi 1917).

<sup>44</sup> A. KAP. 2 en Noyez, *Les Promoteurs*, 83-91.

<sup>45</sup> *Congres Nijvel* (1899), 32.

### 3. Organisatie

Elk jaar moesten alle plaatselijke comités een rapport sturen naar de hoofdzetel van het foorwerk te Antwerpen. Tot in 1890 was die gevestigd in het huis van Constance Teichmann. Toen kwam zuster Adèle van het Heilig Hart, toenmalig overste van de Zusters van de Heilige Juliana, naar Antwerpen om er een klooster op te richten.<sup>46</sup> Om het foorwerk meer zekerheid en continuïteit te geven werd het bestuur onder haar impuls in 1892 volledig naar dat klooster overgeplaatst.<sup>47</sup>

Pater Celestinus, de oorspronkelijke initiatiefnemer van het foorwerk liet, bij zijn overlijden in 1896, een net van lokale comités achter dat groter was dan hij zelf waarschijnlijk durfde vermoeden.<sup>48</sup> Zonder medeweten van pater Celestinus zijn verscheidene comités opgestart. Waarschijnlijk gebeurde dit door dames die via relaties hoorden van het foorwerk en die op eigen initiatief in hun stad ook zo'n werk wilden beginnen (zoals het ontstaan van de afdeling te Doornik). Uit het voorgaande is ook gebleken dat zijn overlijden niet belette dat er in verschillende steden nog bijkomende afdelingen opgericht werden (bvb. La Louvière, Florennes en Charleroi). De soms verwarrende manier waarop her en der verschillende enthousiaste vrijwilligsters comités stichtten, doet reeds vermoeden dat er weinig organisatie en samenhang zat achter het apostolaat. Alleen op de jaarlijkse algemene vergadering werd tussen de vertegenwoordigers van de verschillende werkgroepen informatie uitgewisseld.<sup>49</sup> Over de periode na de dood van pater Celestinus is het archief eigenlijk zeer vaag en onduidelijk, maar het is vrijwel zeker dat de comités afzonderlijk goed functioneerden.<sup>50</sup> Wanneer de plaatselijke werkgroepen hun apostolaat voorstelden op de congressen van katholieke werken, benadrukten zij nochtans meestal het feit dat een hechte samenwerking de

<sup>46</sup> A. KAP. 2

<sup>47</sup> *Congres Antwerpen* (1902), 22.

<sup>48</sup> A. KAP. 4, 48 en Noyez, *Les Promoteurs*, 33.

<sup>49</sup> A. KAP. 2

<sup>50</sup> De onduidelijkheid van die periode wordt nog versterkt door het veelvuldig terugkomen van een foutieve overlijdensdatum van pater Celestinus. Volgens de archieven van pater Gervasius (A. KAP. 2) zou die man tot 1920 actief het foorwerk geleid hebben. Hij was echter al 24 jaar daarvoor gestorven.



efficiëntie zeker zou verhogen.<sup>51</sup> Er was dus duidelijk behoefte aan een steviger structuur en een hechte overkoepeling.

Naar aanleiding van de reeds vermelde reorganisatie binnen de bestaande Brusselse comités in 1910 zou er binnen het gehele foorwerk één en ander veranderen. Kardinaal Mercier nam toen enkele maatregelen die de nationale samenwerking dienden te bevorderen. Alle bestaande plaatselijke werkgroepen werden samengebracht in een federatie en de hoofdzetel werd overgeplaatst naar de hoofdstad onder algemeen voorzitterschap van mevrouw de markiezin du Chasteler. De Zusters van de Heilige Juliana behielden wel nog het bestuur van het Antwerpse comité. De kardinaal voegde daar aan toe dat elke afdeling van dan af geleid moest worden door een lokale aalmoezenier. Ook zou Mechelen een hoofdaalmoezenier benoemen. Geen enkele bron vermeldt echter of de kardinaal ook daadwerkelijk iemand daartoe benoemd heeft.<sup>52</sup> Het comité van markiezin du Chasteler, bedoeld als nationaal hoofdcomité, zou in de praktijk alleen in Brussel werkzaam zijn. Vanwege de omvang van de werking kon het comité rekenen op de hulp van twee vaste aalmoezeniers, een minderbroeder en een kapucijn. Wel organiseerde de markiezin, die tot aan haar dood in 1936 algemeen voorzitter is gebleven, jaarlijks een algemene vergadering.<sup>53</sup>

<sup>51</sup> Congres Nijvel (1899), 33, Congres Leuven (1904), 52, Congres Bergen (1905), 15 en Congres Soignies, Braine-le-Comte (1907), 15.

<sup>52</sup> In het archief van pater Gervas (A. KAP 2) gaat men er uiteraard gewoon van uit dat pater Celestinus die taak nog vervulde tot 1920.

<sup>53</sup> A. KAP. 2

#### 4. Verdere bloei onder leiding van pater Angelus

Jaak Noyez, als kapucijn bekend onder de naam Angelus, werd op 10 juli 1870 te Antwerpen geboren. Op zeventienjarige leeftijd trad hij al in de orde. Na zijn studies werd hij in 1894 tot priester gewijd. Vlak na de Eerste Wereldoorlog kwam pater Angelus in contact met Antwerpse woonwagenbewoners waardoor zijn interesse voor hen ontstond.<sup>54</sup> Toen kardinaal Mercier het bestuur van het Antwerpse comité in 1920 uiteindelijk definitief overplaatste naar het klooster van de kapucijnen werd pater Angelus hun aalmoezenier.<sup>55</sup>

In 1923 werd hij door zijn superieuren overgeplaatst naar het klooster te Bergen om daar het plaatselijke foorwerk te gaan leiden. Kort voor zijn dood in 1926 zou kardinaal Mercier pater Angelus bevorderd hebben tot nieuw algemeen aalmoezenier. In ieder geval nam deze dynamische kapucijn rond die tijd de algemene leiding van het foorwerk in handen. In 1930 kreeg pater Angelus bovendien de zorg voor de Waalse schippers toevertrouwd.<sup>56</sup>

Hiervoor is al vermeld dat kardinaal Mercier de organisatie van het foorwerk duidelijk wou verbeteren. Hij zei zelf: "L'oeuvre des Forains et Nomades est une oeuvre permanente et non temporaire, c'est-à-dire, non une oeuvre de quelques jours ou de quelques semaines de foire, mais une oeuvre de tous les jours." De kardinaal adviseerde pater Angelus om in die zin het apostolaat uit te bouwen.<sup>57</sup>

Veel comités, die spontaan door een groepje dames waren opgericht, kenden immers een eerder beperkte werking. In Bergen bijvoorbeeld was er alleen activiteit tijdens de jaarlijkse kermis. Toen pater Angelus in 1923 naar daar overgeplaatst werd, zou de situatie snel veranderen. Het comité organiseerde voortaan minstens wekelijks een misviering en catecheselessen voor de woonwagenbewoners. Ook werden de wagens vaker bezocht door de dames. Als hoofdaalmoezenier heeft pater Angelus de werking van veel comités verbeterd.<sup>58</sup>

<sup>54</sup> A. KAP. 5, VII (1953), 6

<sup>55</sup> Noyez, Les Promoteurs, 32.

<sup>56</sup> A. KAP. 5, VII (1953), 6

<sup>57</sup> Noyez, Les Promoteurs, 74.

<sup>58</sup> A. KAP. 2

Ook Merciers opvolger, kardinaal Van Roey (1874-1961), was zeer begaan met het apostolaatswerk. Met die steun in de rug zal pater Angelus het netwerk van comités verder uitbouwen.<sup>59</sup> In 1925 waren in 41 steden en gemeenten van België vaste comités gevestigd met in het totaal 97 actieve vrijwillig(st)ers. Door de vele contacten die pater Angelus had over heel het land, kon hij het aantal afdelingen in 1933 opvoeren tot 66. Eén jaar later is er zelfs sprake van 144 comités die 530 medewerk(st)ers groepeerden (zie overzicht op de volgende bladzijde). Het archief vermeldt wel eerlijkheidshalve dat een groot aantal van de nieuwe comités eigenlijk alleen op papier bestond. De meeste ingeschreven medewerk(st)ers hebben waarschijnlijk nooit een woonwagen van binnen gezien.<sup>60</sup>

Pater Angelus kon, als één van de weinigen in die tijd, doordringen tot de gesloten gemeenschap van de zigeuners. Hij werd als het ware hun vertrouwensman. Van bij het begin van de Tweede Wereldoorlog kwam hij te weten dat de dossiers van het foorwerk een reëel gevaar vormden voor de zigeuners. Pater Angelus heeft daarom zonder aarzelen alle archieven verbrand. Ook kon hij, met de (vrijwillige ?) medewerking van de Zwitserse consul, de hand leggen op een groot aantal blanco Zwitserse paspoorten. Een groot aantal zigeuners in België zijn dankzij de levensgevaarlijke inspanningen van pater Angelus aan de vervolgingen van het Nazi-regime kunnen ontsnappen.

Niet te verwonderen dat pater Angelus een legendarisch figuur is geworden binnen het foorwerk. Hij was geen geboren redenaar, zoals pater Celestinus, maar zijn kalme vastberaden woorden maakten altijd opnieuw indruk op zijn toehoorders. Na de Tweede Wereldoorlog kon pater Angelus wegens gezondheidsredenen zijn taak niet meer volbrengen. Een confrater, Philimon Defoort, heeft toen de werking onder zijn hoede genomen.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 11.

<sup>60</sup> A. KAP. 2

<sup>61</sup> Interview Kris Vanderlinden

## Overzicht van alle officieel bestaande comités in België in 1934<sup>62</sup> :

### Antwerpen : 13

Antwerpen, Berchem, Boom, Brasschaat, Duffel, Essen, Kapellen, Geel, Lier, Mechelen, Merksem, Mol, Turnhout.

### Brabant : 10

Aarschot, Brussel, Diest, Eigenbrakel, Halle, Leuven, Nijvel, Ottignies, Tienen, Waver.

### West-Vlaanderen : 18

Brugge, Diksmuide, Herseaux, Ieper, Izegem, Komen, Kortrijk, Lichtervelde, Menen, Moeskroen, Nieuwpoort, Oostende, Poperinge, Roeselare, Tielt, Torhout, Veurne, Waregem.

### Oost-Vlaanderen : 25

Aalst, Beveren, Deinze, Dendermonde, Eeklo, Gent, Geraardsbergen, Hamme, Lokeren, Maldegem, Nazareth, Nederbrakel, Ninove, Oudenaarde, Ronse, Schellebelle, Sint-Gillis, Sint-Niklaas, Temse, Waarschot, Wetteren, Zele, Zelzate, Zottegem, Zwijndrecht.

### Henegouwen : 38

Aat, Antoing, Beaumont, Bergen, Binche, Boussu, Bracquegnies, Charleroi, Châtelet, Châtelain, Chimay, Doornik, Dour, Edingen, Erquelines, Farciennes, Frameries, Gilly, Gosselies, Hornu, Houdeng-Aimeries, Houdeng-Goegnies, Jemappes, La Louvière, Lessen, Leuze, Lobbes, Luttre, Manage, Marcinelle, Pâturages, Péruwelz, Quaregnon-Station, Quiévrain, St.-Ghislain, Solre-sur-Sambre, Thuillies, Thuin.

### Luik : 13

Aubel, Borgworm, Comblain-au-Pont, Herve, Hoei, Jemeppe-sur-Meuse, Luik, Seraing, Spa, Stavelot, Verviers, Visé, Wandre.

### Limburg : 4

Hasselt, Maaseik, St.-Truiden, Tongeren.

### Luxemburg : 8

Aarlen, Athus, Bastenaken, Bertrix, Bouillon, Libramont, Marche, Virton.

### Namen : 15

Andenne, Auvélais, Beauraing, Ciney, Dinant, Florennes, Gembloers, Houyet, Marienburg, Namen, Philippeville, Rochefort, Salzinnes, Tamines, Walcourt.

<sup>62</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 16-17.

## 5. Waaruit bestond het apostolaatswerk?

Er is al vermeld dat het door pater Celestinus opgerichte werk de naam "l'Oeuvre Foraine" droeg. Toch moet benadrukt worden dat het hier in feite reeds om een "woonwagenwerk" in de ruime zin van het woord ging. Pater Angelus schrijft in zijn boek dat er in de plaatselijke comités vooral met foorlieden werd gewerkt, maar dat ook de andere woonwagenbewoners mee profiteerden van het apostolaatswerk.<sup>63</sup> De terminologie die in de bronnen gebruikt wordt, is uiteraard ook helemaal anders dan het hedendaags taalgebruik. Op het katholiek congres van Bergen werden bijvoorbeeld de woorden "forain" en "voyageur" constant door elkaar gebruikt.<sup>64</sup> Het mag bovendien niet uit het oog verloren worden dat in het negentiende-eeuwse Frans "forain" als eerste betekenis "vreemdeling" had en niet "foorreiziger".<sup>65</sup> Voor de Brugse werkgroep is het zeker dat die van bij het ontstaan even intensief werkte met rondtrekkende leurders en zigeuners als met foorreizigers. Aangezien kardinaal Dechamps van bij het begin er de nadruk op legde dat naast de foorreizigers de andere woonwagenbewoners ook niet vergeten mochten worden (zie boven), kan men er van uitgaan dat ook de andere comités zeker meer waren dan alleen een "foor"-werk. Het woord "forain" gold in sommige gevallen misschien zelfs als een vaag verzamelbegrip voor alle woonwagenbewoners die in barre omstandigheden aan de randen van steden te vinden waren. Die vaagheid wordt bevestigd in het verslag van juffrouw Marie de Clerck, stichtster van het Brugse foorwerk: "Qu'est ce qu'un forain? Chacun peut résoudre à sa guise ce problème. C'est parfois un triste assemblage, triste jeunesse, triste age mur, triste vieillesse."<sup>66</sup>

Waardoor werden de eerste welzijnswerkers getroffen wanneer ze van dichtbij geconfronteerd werden met de woonwagenbevolking in die tijd? Eerst en vooral zijn het de armoedige levensomstandigheden in de meestal kleine, oncomfortabele woonwagens.

63 Noyez, *Les Promoteurs*, 110-112.

64 *Congres Bergen* (1905), 12.

65 La Curie de Sainte-Palaye, *Dictionnaire historique* 6, 257.

66 A. KAP. 1

"Voyez-vous ces étroites roulottes exposées, en été, à toutes les ardeurs du soleil; en hiver, à toutes les rigueurs du froid? Regardez comme ils s'y trouvent entassés: le père, la mère, les enfants, le personnel étranger appelé à concourir à l'exercice du métier: toute cette troupe prépare la nourriture, prend ses repas, son repos sur un espace de quelques mètres... On étouffe dans un air à peine respirable."

Bij de bespreking van de situatie van de rondtrekkenden begon men altijd met een korte beschrijving van de armoede. Daarna werd er een, in verhouding, groter deel gewijd aan het gebrek aan moraal en de verzuiming van hun plichten als christenen.

"Et que dire de l'atmosphère spirituelle? De cette promiscuité si dangereuse et cependant inévitable, de cette absence de toute instruction et de toute éducation religieuse? De cette quasi-impossibilité de suivre les exercices religieux et d'accomplir les devoirs même essentiels du chrétien?"<sup>67</sup>

De afwezigheid van de, toen vanzelfsprekende, geloofspraktijk bij het overgrote deel van de woonwagenbevolking werd als een groot probleem aanvoeld. Bijgevolg zou het foorwerk zich sterk toeleggen op het apostolische aspect.

"Le but que se proposent les Dames en s'occupant des forains, est de faire rentrer Dieu dans ces âmes d'où l'indifférence et les préoccupations de la vie matérielle l'avaient banni; C'est de leur venir en aide, de les encourager et de leur faciliter l'instruction religieuse de leurs enfants."<sup>68</sup>

67 Beide citaten werden overgenomen uit het *Congres Nijvel* (1899), 31.

68 *Congres Brussel* (1901), 26.

Met die gedachte ging, bij het arriveren van een groep woonwagens, de plaatselijke werkgroep op pad. Het uur van de speciaal voor hen ingerichte zondagsmis werd meegedeeld en de kinderen werden uitgenodigd om in een plaatselijk lokaaltje lessen te komen volgen. De vakken waren uiteraard zuiver religieus maar zo leerden ze in één klap lezen en schrijven. Op die manier werden zij ook voorbereid op hun eerste communie.

Wanneer de wagens voor een langere periode ter plaatse bleven, werden er met de hulp van de aalmoezenier huwelijken gesloten, kinderen gedoopt, enzovoort. Het comité hield registers bij van het aantal dopelingen, communicanten, huwelijken en sterfgevallen. Over elk gezin hielden de dames een dossier bij dat naar het secretariaat in Brussel gezonden werd. Kortom, het geheel functioneerde als een soort mini-parochie waarin het paternalistisch werkende comité waakte over het morele welzijn van de woonwagenbewoners.<sup>69</sup>

Soms werd het waken wel erg letterlijk opgevat, getuige de manier waarop Félicie Tack te Kortrijk de strijd aanbond tegen moreel verwerpelijke literatuur. Uiteindelijk richtte ze zelfs een bibliotheek op waar "goede" boeken kosteloos uitgeleend konden worden.

"Pour lutter contre la lecture qui tue l'âme, les mauvais tracts, mauvais journaux, illustrations obscènes, romans et feuilles de trottoirs, elle employa divers moyens. Elle inspectait tous les coins des roulottes et bouleversait coffres et tiroirs pour trouver et déchirer les feuilles perverses. Des primes furent allouées par elle à ceux qui dénonçaient les détenteurs de ces périodiques ou qui lui apportaient des mauvais livres ou des journaux défendus."<sup>70</sup>

Betekent dit alles dat het foorwerk blind was voor de materiële noden van de woonwagenbevolking? Niets is minder waar. Wanneer kinderen hun eerste communie deden werden zij volledig in een nieuw pak gestoken. Bij elke bijeenkomst, zij het voor de kinderen alleen of voor de hele familie, werd er door het comité een volledige maaltijd aangeboden. Regelmatig zorgden de dames ook voor speelgoed of kleding voor de kinderen.

<sup>69</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 103-104.

<sup>70</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 80.

Elk kind kreeg bij het doopsel een boekje waarin door het foorwerk allerlei relevante gegevens werden opgetekend. Data van doopsel, eerste communie, vormsel en het al dan niet bijwonen van de lessen werden zo nauwkeurig bijgehouden. Deze informatie fungeerde vooral als een controlemiddel. Het gebeurde immers maar al te vaak dat kinderen drie maal in verschillende steden hun eerste communie deden om zo telkens van het plaatselijk comité nieuwe kleding te ontvangen.<sup>71</sup>

Volgens pater Angelus van Antwerpen had het apostolaat van bij het begin veel succes bij deze lang verwaarloosde groep mensen.<sup>72</sup> De materiële voordelen echter waren waarschijnlijk belangrijker voor de behoeftige woonwagenbevolking dan de eigenlijke inhoud van het apostolaat. Het foorwerk was zich daar maar al te goed van bewust. De vele giften werden als een probaat middel gezien om de woonwagenbevolking naar de kerk te doen komen. Op het katholiek congres te Mechelen<sup>73</sup> drukte de spreker op het belang van het geven van speelgoed wanneer de kinderen regelmatig de catecheselessen bijwonen: "Il est de la plus grande nécessité de satisfaire nos élèves sur ce point au risque de ne plus les revoir à la kermesse suivante." Dit alles lijkt misschien een wat hypocriete situatie, maar volgens de toenmalige mentaliteit binnen kerk en maatschappij was dit heel normaal en begrijpelijk.

<sup>71</sup> *Congres Antwerpen* (1902), 24.

<sup>72</sup> Noyez, *Les Promoteurs*, 30-31.

<sup>73</sup> *Congres Mechelen* (1902), 367.



## 6. Maatschappelijk en religieus kader

Het ontstaan van het apostolische foorwerk tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw werd gekenmerkt door een snelle expansie over heel België en door de enthousiaste en talrijke medewerking van katholieke dames afkomstig uit adellijke of welgestelde, burgerlijke milieus. Om die ontwikkeling beter te begrijpen, is het nodig om de positie van de Kerk en de katholieke elite binnen de toenmalige politieke en sociale context te behandelen.

Tijdens het Ancien Régime was er geen sprake van een specifieke katholieke organisatievorming aangezien de Kerk een nagenoeg religieus monopolie bezat. De Kerk beheerste in grote mate het sociaal en cultureel leven. De politieke veranderingen op het einde van de achttiende eeuw brachten hier echter verandering in. De moderne staatsvorming verstoortte de traditionele verhouding tussen Kerk en Staat. De invloed van de Kerk op het openbaar leven werd teruggedrongen en dit bracht de Kerk tot een meer actieve politieke werking. Er ontstond een bondgenootschap met de adel, die ook in haar machtspositie werd bedreigd. De Kerkelijke standpunten tegenover de moderne, gecentraliseerde staat werden steeds meer gekleurd door een sterk conservatief gedachtengoed.<sup>74</sup>

Het ultramontanisme was de ideologische onderbouw van het conservatieve politieke optreden van de Kerk sinds het einde van de achttiende eeuw.<sup>75</sup> Het supranationale karakter en de onafhankelijkheid tegenover het staatsgezag van de Kerk werden benadrukt. De Kerk eiste een voorrangspostie op binnen de samenleving. De religieuze belangen gingen voor op de wereldlijke belangen. Dit betekent dat de Kerk de politieke houding van de gelovigen mee kon bepalen.<sup>76</sup>

Binnen het unionistische België verwierf de katholieke Kerk een voordelige positie. Niettegenstaande de scheiding tussen Kerk en Staat kon zij zich dankzij de gematigde, welwillende opstelling van de regering ten volle ontplooien. Toen de liberalen vanaf 1847 het politieke leven begonnen te beheersen, moest de Kerk naar andere middelen zoeken om de

<sup>74</sup> Lamberts, "Van Kerk naar zuil", 84-86.

<sup>75</sup> Roegiers, "De gedaantewisseling", 18-28.

<sup>76</sup> Lamberts, "Het ultramontanisme in België", 38-39.

banden met de bevolking nauwer aan te halen. De seculariserende maatregelen van de liberale regering verscherpten de ultramontaanse standpunten.<sup>77</sup>

Vanuit deze mentaliteit werd het katholieke organisatieleven geactiveerd. Via het oprichten van devotiewerken moesten de katholieken tegen de moderne samenleving beschermd worden. Tegelijk werd het katholieke deel van de bevolking gemobiliseerd om het geloof te verdiepen en militanter te maken. De apostolische uitdraging van het katholicisme naar alle lagen van de bevolking was een belangrijk deel van de ultramontaanse kerkpolitiek. Dit gebeurde vooral door de verschillende patronagewerken ten behoeve van de volksklasse. Onder kerkelijke en burgerlijke voogdij richtten die werken zich vooral op religieuze, caritatieve, morele, educatieve en recreatieve activiteiten.<sup>78</sup>

De paus leverde in die periode strijd voor het behoud van zijn wereldlijke macht en deed daarbij een beroep op de katholieken van alle Europese landen. Het Vaticaan versterkte zijn dogmatische, autoritaire houding en de encycliek "Quanta Cura" in 1864 veroordeelde scherp de moderne vrijheden die de liberale staatsvorm met zich mee brachten. De ultramontaanse stroming in België sloot perfect aan bij de conservatieve stellingen van het vaticaan.<sup>79</sup>

Heel belangrijk waren daarbij de conferenties van Sint-Vincentius a Paulo, opgericht in 1842, die tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw een ruime verspreiding kenden over heel België. Het waren parochiaal georganiseerde caritatieve organisaties die materiële en morele bijstand verleenden aan de armen. Het initiatief lag vooral bij leken uit de aristocratie en de hoge burgerij. Meer specifiek gericht op de arbeiders was de, in 1853 door pater Van Caloen s.j. opgerichte, Aartsbroederschap van Sint-Franciscus-Xaverius. Ook hier was het doel morele begeleiding door de oprichting van toneelgroepen, muziekverenigingen, enzovoort.<sup>80</sup> Ook de lekenbeweging, de Derde Orde van Sint-Franciscus, kreeg in die periode een massale aanhang bij de adel en de hoge burgerij.<sup>81</sup>

<sup>77</sup> Witte, Craeybeckx en Meynen, Politieke Geschiedenis van België, 90-91.

<sup>78</sup> Lamberts, "Het ultramontanisme in België", 52.

<sup>79</sup> Witte, Craeybeckx en Meynen, Politieke Geschiedenis van België, 91-92.

<sup>80</sup> Lamberts, "Van Kerk naar zuil", 98-99.

<sup>81</sup> Laureys, De Mindere Broeders van Franciscus, 143.

De dynamische ontstaansgeschiedenis van het foorwerk laat zien hoe ver het katholieke netwerk tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw uitdeinde. Een vergeten, marginale bevolkingsgroep als de woonwagenbewoners werd als het ware "ontdekt" door pater Celestinus. Bij de uitbouw van zijn apostolaatswerk kreeg hij volop steun van vrome, welgestelde en veelal adellijke dames. Dit laat niet alleen het succes en het belang van de lekenbewegingen zien, maar ook de drang van de katholieken om het openbaar leven in zijn geheel te beheersen. Zelfs woonwagenbewoners moesten vervat worden in het katholieke organisatiewezen. Door zijn duidelijk antiliberaal opvattingen en zijn groot redenaarstalent was pater Celestinus een bekend figuur bij hooggeplaatste conservatieve katholieke politici. Relaties die hem, zoals in het geval van kamerlid Pierre Tack, soms de nodige voordelen opleverden. In die context is het ook niet verwonderlijk dat de kerkelijke overheid van bij het begin het foorwerk in woord en daad steunde.

De marginaliteit van de woonwagenbewoners binnen het katholieke organisatiewezen wordt wel aangetoond door het gebrek aan vermeldingen in zowel negentiende-eeuwse als eigentijdse literatuur. Biografische artikels over Constance Teichmann melden nauwelijks haar inzet voor de woonwagenbevolking. Ook bij de jezuiten Van Caloen en Van Langermeersch was het foorwerk waarschijnlijk één van hun vele bijkomende activiteiten binnen de katholieke sociale werkingen. Veel bekender is uiteraard hun inzet voor de katholieke arbeidersbeweging. De relatief korte bijdragen gewijd aan het foorwerk in de verslagen van de katholieke congressen bevestigen de geringe rol van de woonwagenwerking binnen het geheel van de katholieke sociale beweging.

Wanneer de katholieken in 1884 terug aan de macht kwamen, werd de hiervoor beschreven evolutie in grote lijnen verdergezet.<sup>82</sup> Mede onder druk van de oprichting van de Belgische Werklieden Partij in 1885 werd de katholieke zuil beter georganiseerd. De katholieke regeringsperiode van 1884 tot 1914 werd bijgevolg gekenmerkt door een verdere uitbreiding en structurering van het katholieke organisatiewezen.<sup>83</sup> Ondanks het feit dat het apostolaat bij woonwagenbewoners nooit enige concurrentie heeft ondervonden vanuit socialistische hoek, heeft kardinaal Mercier in 1910 het foorwerk gereorganiseerd en van een hechtere structuur voorzien. Het waren bijna preventieve maatregelen om de invloed van het katholieke apostolaat voor de toekomst te verzekeren.

82 Lamberts, "Van Kerk naar zuil", 114.

83 Witte, Craeybeckx en Meynen, *Politieke Geschiedenis van België*, 135-139.

## 7. Het einde van de bloeiperiode

Om de verdere geschiedenis van het foorwerk te volgen gaan we terug naar 1936, het jaar dat markiezin de Chasteler na meer dan 25 jaar voorzitterschap overleed. In Mechelen werd beslist dat er voortaan een geestelijke aan het hoofd moest komen te staan van het foorwerk. Na een korte overgangperiode nam kanunnik Glibert deze taak op zich. In 1947 werd het apostolaat omgevormd tot een vereniging zonder winstgevend doel, het Werk der Foorreizigers en Rondtrekkenden. Mechelen opteerde voor een leek als voorzitter en in datzelfde jaar werd de heer De Ville verkozen. Bij diens dood in 1960 nam de Gentse advocaat De Neck die taak over. Ondertussen was Caritas Catholica opgericht als overkoepeling van alle kerkelijke liefdadigheidswerken. In 1958 werd de hoofdzetel van de v.z.w. naar de Caritas Catholica kantoren in Brussel verplaatst.<sup>84</sup>

De toestand in Brussel was ondertussen ongewijzigd gebleven: één comité met twee aalmoezeniers, een minderbroeder en een kapucijn. Pas in 1954 trokken de kapucijnen hun pater terug en hielden zich van dan af niet meer bezig met de Brusselse afdeling. De vanaf 1943 in Brussel werkzame minderbroeder, pater Beckers, zou voortaan het comité alleen leiden. Tegelijkertijd werd hij de nieuwe voorzitter van de v.z.w. "Werk der Foorreizigers en Rondtrekkenden".<sup>85</sup>

Niet overal kon het apostolaat verdergezet worden. Tot bij het begin van de Tweede Wereldoorlog was het comité te Luik nog actief, maar na 1945 kwam het niet meer van de grond wegens een gebrek aan vrijwilligers. Met het wegvallen van de stichtster Louise Vandewalle in 1933 verdween ook in Charleroi het apostolaat. Ook in Gent werd, ondanks het grote aantal woonwagens, de werking na 1945 stilgelegd.<sup>86</sup>

84 A. KAP. 1

85 A. KAP. 2

86 A. KAP. 2

In Brugge daarentegen was het apostolaat verre van uitgestorven. In 1921 werd pater Venantius wegens zijn hoge ouderdom uit zijn taak ontheven. De kapucijn Henricus van Groenlo nam de taak datzelfde jaar over. Een jaar later moest hij, samen met de paters Gustavus en Didacus, het apostolaat bij de schippers mee leiden. In 1924 nam pater Tillo het schipperswerk in handen waardoor pater Henricus zich van dan af volledig kon toeleggen op de woonwagenbewoners.<sup>87</sup> Juffrouw Margueritte Arents de Beertegem, nog steeds voorzitter, kon rond die tijd barones Suzanne della Faille winnen voor het apostolaat. Na 1942 nam zij het voorzitterschap over en tot aan haar dood in 1948 was zij de drijvende kracht achter het Brugse comité.<sup>88</sup>

Ondanks alle inspanningen echter was na de Tweede Wereldoorlog de bloeitijd van het apostolische foorwerk definitief voorbij. De verschillende broederschappen en lekencongregaties, die zo belangrijk waren voor de uitbouw van het netwerk van comités, kregen steeds minder aanhang. Het werd alsmear moeilijker om vrijwilligers te vinden om de werking verder te zetten. Door het dalend aantal roepingen waren er ook minder paters beschikbaar voor het apostolaat. Terwijl voor de Tweede Wereldoorlog bijna elke plaatselijke afdeling zijn aalmoezenier had, kregen de paters vanaf de jaren '50 bijna volledige provincies toegewezen als werkgebied. In de meeste steden begonnen bijgevolg de comités meer en meer te verdwijnen.<sup>89</sup>

87 A. KAP. 4, 176-177

88 A. KAP. 1

89 Laureys, *De Mindere Broeders van Franciscus*, 226.

## 8. Besluit

Tijdens de tweede helft van de negentiende eeuw probeerde de katholieke Kerk in België haar positie in de samenleving te consolideren en te versterken door de oprichting van een netwerk van lekenverenigingen en sociale organisaties. Deze ultramontaanse, conservatieve beweging was een defensieve reactie op de toenemende ontkerkelijking, vooral na de liberale machtsovername in 1847. De talrijke broederschappen en lekencongregaties waren actief in de expansie van het katholicisme bij alle lagen van de bevolking.

De verregaande ambities en het succes van de uitbouw van het katholiek organisatiewezen worden duidelijk geïllustreerd door de ontstaansgeschiedenis van het foor- en woonwagenwerk. De in verhouding grote aandacht die de woonwagenbewoners, na de oprichting van het foorwerk in 1868, kregen, is een sprekend bewijs voor de dynamiek van de katholieke zuil tijdens de negentiende eeuw.

Het spontane enthousiasme bij de uitbouw van het foorwerk komt duidelijk tot uiting in de bijna chaotische manier waarop de comités soms onafhankelijk van elkaar over heel België gesticht werden. Een duidelijk gebrek aan organisatie en coördinatie was hiervan een noodzakelijk gevolg. De initiatieven van Kardinaal Mercier in 1910 en de latere acties van pater Angelus brachten hierin verandering.

Naar het einde van het Interbellum toe en zeker na de Tweede Wereldoorlog zou de foor- en woonwagenwerking echter in omvang afnemen. Dit betekent niet dat er sindsdien geen apostolaat meer gebeurde. Integendeel, tot op heden zijn er verschillende geestelijken actief binnen het woonwagenwerk, maar verder zal blijken dat de manier waarop sterk veranderd is. Nieuwe problemen begonnen zich te manifesteren en een andere aanpak drong zich meer en meer op.



## HOOFDSTUK 3 : EEN ANDERE AANPAK

### 1. Inleiding

Het vorige hoofdstuk liet zien dat de werking met woonwagenbewoners volledig vanuit de katholieke zuil ontstond. Het foorwerk had in de eerste plaats een apostolische bedoeling. Na de Tweede Wereldoorlog veranderde de situatie volledig. Binnen het bestaande foorwerk werden er nieuwe initiatieven genomen en andere doelstellingen kwamen meer en meer op de voorgrond. Voor het eerst kregen ook individuen onafhankelijk van de kerkorganisatie aandacht voor de problematiek. Zowel leken als religieuzen begonnen vanuit een nieuwe invalshoek met de woonwagenbevolking te werken.

Een tweede belangrijk gegeven is de opsplitsing van de doelgroep. Het foorwerk maakte aanvankelijk in de werking geen onderscheid tussen foorreizigers, voyageurs en zigeuners. Soms werden zelfs schippers bij hetzelfde apostolaat ingedeeld. Hierin kwam duidelijk verandering. De belangen van de beroepsmatig reizende bevolking werden steeds meer door andere organisaties ter harte genomen. De evolutie naar afzonderlijke initiatieven voor foorkramers zal verder behandeld worden. De organisaties die werkten met schippers en circuslui worden niet meer vermeld, aangezien ze buiten het voorwerp van dit onderzoek vallen.

### 2. Priester Sylvain De Baere, een eerste teken van verandering

Het foorwerk werd vanaf 1938 geconfronteerd met een enthousiaste seminarist te Gent, Sylvain De Baere. Op weg naar huis in Deinze kwam hij toevallig in contact met een scharenslijper. In de veronderstelling dat niemand zich bezighield met de voyageurs, besloot hij zich om hen te bekommeren. Het beste middel leek hem de woonwagens op een bepaalde plaats samen te brengen om de kerkelijke feestdagen te vieren. Tijdens de kerstvakantie besloot Sylvain De Baere het erop te wagen. Vol jeugdige overmoed organiseerde hij op Kerstdag 1938 de eerste "Hoogdag voor Zwervers" te Deinze.

Zonder ervaring, zonder de woonwagenbewoners te kennen, enkel gewapend met zijn durf, kon de mislukking niet uitblijven. Slechts twee wagens kwamen opdagen. Aan opgeven dacht De Baere echter geen ogenblik. De tweede Hoogdag ging door op Pasen 1939, maar ook toen waren amper enkele families aanwezig.

Ondertussen, na al een jaar met "zijn" voyageurs bezig te zijn geweest, hoorde De Baere tot zijn grote verbazing dat er in de meeste steden al een woonwagenwerking bestond. Hij nam contact op met de hoofdaalmoezenier, pater Angelus, om zijn idee verder te kunnen uitwerken. Ondanks het scepticisme van pater Angelus, kreeg hij toch de toelating om verder Hoogdagen te organiseren. De derde Hoogdag rond Hemelvaartsdag 1939 gaf evenwel niet de verwachte doorbraak.

Meer en meer begon De Baere te beseffen dat zijn onafhankelijk optreden niet de gehoopte resultaten opleverde. Hij voelde dat hij zou moeten steunen op de ervaring van hen die al jaren onder de woonwagenbewoners werkzaam waren. Noodgedwongen riep hij de hulp in van het foorwerk. Pater André, toenmalig provinciaal aalmoezenier in Oost-Vlaanderen, luisterde naar zijn plannen en zegde hem zijn medewerking toe. Hiermee werd het idee van de jonge seminarist effectief ingeschakeld in het bestaande apostolaatswerk. Het eigenzinnige karakter en de onafhankelijke opstelling van De Baere zorgden evenwel voor veel wrijvingen met de leiding van het foorwerk. Er werd hem verweten dat hij de werking soms grondig in de war stuurde door zijn onbezonnen plannen.

Samen met pater André werd het initiatief verder uitgewerkt. Tot dan toe hadden de Hoogdagen slechts een namiddag in beslag genomen. Voortaan zouden op iedere Hoogdag drie dagen lang activiteiten georganiseerd worden. Catecheselessen, misvieringen, biecht, spel en ontspanning maakten deel uit van het nieuwe programma. De vierde Hoogdag, met Pasen



1940, bracht de doorbraak. Er waren 25 wagens komen opdagen en de sfeer was buitengewoon goed.

Dankzij het doorzettingsvermogen van Sylvain De Baere betekende de Tweede Wereldoorlog niet het einde van het nieuwe initiatief, wel integendeel. Wegens het wegwijnen van de Oostvlaamse comités zocht hij hulp in Brugge. Barones Suzanne della Faille zag perspectief in de Hoogdagen en De Baere kon voortaan rekenen op de medewerking van de dames van het bloeiende Brugse comité. Tijdens de moeilijke oorlogsjaren waren de Hoogdagen een welgekomen afleiding voor de woonwagenbewoners.

In 1943 werd Sylvain De Baere tot priester gewijd. Hij hoopte natuurlijk aalmoezenier bij het foorwerk te worden, maar het bisdom besliste daar anders over. In Gent was men op de hoogte van de soms gespannen verhoudingen binnen het foorwerk door het ongecoördineerde optreden van De Baere. Het leek de bisschop van Gent daarom veiliger om hem tot onderpastoor in een Gentse parochie te benoemen. Zijn werk aldaar ontnam hem de mogelijkheid de Hoogdagen nog mee in te richten.

Het Brugse comité zag, ondanks het verdwijnen van priester De Baere, nog toekomst in de Hoogdagen. In 1943 werd de oude aalmoezenier voor West-Vlaanderen, pater Henricus van Groenlo, vervangen door een andere kapucijn, pater Gervasius. In samenspraak met pater Angelus nam deze de organisatie van de Hoogdagen over. Ondanks de inzet van de medewerk(st)ers bleek de interesse na de oorlog sterk te verminderen.

Verscheidene jaren na elkaar werd het foorwerk geconfronteerd met een steeds kleiner wordende opkomst van woonwagenbewoners. De organisatie van de Hoogdagen werd ook moeilijker. Meer en meer gemeentebesturen begonnen bezwaren te maken tegen de samenkomsten. Het Brugse comité had te kampen met een nijpend tekort aan medewerkers. Bovendien moest barones Della Faille eind 1948 haar medewerking stopzetten wegens zeer ernstige gezondheidsproblemen. Haar wegvallen zette een grote domper op de activiteiten in Brugge. Mede daarom werd er beslist de Hoogdagen niet meer in te richten.<sup>1</sup>

Rond diezelfde tijd heerste er bovendien een groot wantrouwen onder de woonwagenbewoners voor alles wat met het woonwagenapostolaat te maken had. Priester De

---

<sup>1</sup> A. KAP. 1

Baere was namelijk met zijn bekende impulsiviteit aan een nieuw initiatief begonnen. Hij had een internaatschool opgericht voor de kinderen van voyageurs. Een gehurd kasteel in Drongen was, met de hulp van enkele vrijwilligers, volledig tot school omgebouwd. Ondanks de goede bedoelingen bleken de voyageurs niet bereid hun kinderen zomaar af te staan. Priester De Baere koos toen voor de harde weg van de justitie, een weg die zijn plan overigens zou doen mislukken. Woonwagenkinderen die zich overdag op straat bevonden, werden opgepakt door de politie. Zij werden onmiddellijk door de rechter in het internaat geplaatst. Bij de woonwagenbevolking bracht dit een storm van verontwaardiging met zich mee. Hun geliefde pastoor werd op slag vijand nummer één en de wagens trokken massaal uit Oost-Vlaanderen weg. Het internaat voor woonwagenkinderen werd daarna omgevormd tot "heropvoedingscentrum voor verwaarloosde jeugd" met priester De Baere als directeur. Het centrum was van dan af een succes.<sup>2</sup>

Priester De Baere zal altijd een omstreden figuur blijven binnen de geschiedenis van het woonwagenwerk. Het succes van zijn Hoogdagen is waarschijnlijk te verklaren door de grote nood die er heerste tijdens de oorlogsjaren. Zijn eigenzinnige opvattingen brachten hem echter vaak in botsing met andere medewerk(st)ers. Hij was ongetwijfeld een moeilijk man om mee samen te werken. Soms kan men zich afvragen, zeker inzake het internaat, of hij de woonwagenwerking niet meer schade berokkende dan dat hij er een bijdrage toe leverde. Wel heeft priester De Baere de verdienste dat hij het bestaande foorwerk nieuw leven inblies. Hij durfde op zijn eentje met nieuwe initiatieven het apostolaat verder uitdiepen.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> A. KAP. 2

<sup>3</sup> A. KAP. 1

Het verslag dat op het einde van 1955 bij monseigneur Desmedt kon ingediend worden was zeer bevredigend. Ongeveer 50% van de foorreizigers bezochten wekelijks de zondagsmis. Rekening houdend met het feit dat ze normaal gezien nooit naar de Kerk gingen was dit resultaat zeer goed. Aangezien de kapelwagen tijdens het volgende seizoen door pater Beckers zelf zou gebruikt worden, werd beslist om er een tweede te laten bouwen. In een recordtijd werd het geld bij elkaar gebracht en op de paasfoor te Kortrijk in 1956 werd de nieuwe wagen ingezegend. Na het overlijden van pater Gervasius in 1966 heeft zijn opvolger, pater Robert Tack, de kapelwagen nog tot het einde van de jaren '70 benut.<sup>9</sup>

Vanaf het begin van de jaren '70 kon pater Beckers wegens een ernstige rugkwaal zijn wagen onmogelijk nog bedienen. In 1975 werd de kapelwagen geschonken aan priester Delarue te Oostkamp die ook binnen het apostolaat bij voyageurs en zigeuners actief was (zie verder).<sup>10</sup> De assen waren echter versleten en de herstelling bleek te duur. Een nieuwe kapelwagen werd aangekocht. Wegens gezondheidsredenen werd het na enkele jaren ook voor priester Delarue moeilijk om nog met de wagen rond te trekken. In 1985 heeft een marktkramer de wagen overgekocht.<sup>11</sup>

In 1974 is er nog een nieuwe kapelwagen gebouwd in opdracht van de kapucijn, Kris Vanderlinden, sinds 1964 aalmoezenier in de provincies Antwerpen en Limburg. Om het beheer te vereenvoudigen werd de v.z.w. "Vereniging Kempische Foorreizigers" opgericht. Deze laatste kapelwagen is tot in 1979 in gebruik gebleven.

De publiciteit die het initiatief met zich meebracht, werkte uiteindelijk in het nadeel van het apostolaat. De kapelwagens werden meer en meer een toeristische attractie en uiteindelijk waren het vooral nieuwsgierige burgers die de mis kwamen bijwonen. Voor de foorkramers zelf was geen plaats meer. Eind jaren '70 leek het bijgevolg allemaal de moeite niet meer om de grote, zware kapelwagens nog verder in te zetten.<sup>12</sup>

---

<sup>9</sup> A. KAP. 1

<sup>10</sup> A.M.S. Beckers

<sup>11</sup> Interview Henri Delarue

<sup>12</sup> Interview Kris Vanderlinden

#### 4. Aandacht voor zigeuners en voyageurs

##### 4.1. Een nieuwe problematiek

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd door de Belgische regering in Londen het voorbereidende werk verricht voor een nieuwe sociale wetgeving. De besluitwet van 28 december 1944 legde de krachtlijnen vast aangaande de verplichte maatschappelijke zekerheid van werknemers. Aanvullende schikkingen betreffende pensioenen en verzekeringen tegen ziekte en invaliditeit verschenen in het begin van 1945. Het zogenaamde "Sociaal Pact" was een belangrijke stap in de sociale geschiedenis van België.<sup>13</sup>

Het administratieve apparaat dat mee evolueerde met de uitbouw van de naoorlogse welvaartstaat bracht echter ook nieuwe problemen met zich mee. Onwetendheid en analfabetisme zorgden ervoor dat een deel behoeftigen door de mazen van het sociale vangnet vielen. Dit is het verhaal van de "Vierde-Wereld", maar ook dat van de woonwagenbewoners.

De aalmoezeniers van het foor- en woonwagenwerk werden na de Tweede Wereldoorlog bijgevolg geconfronteerd met nieuwe problemen. De steeds strenger wordende administratieve controle stelde de grotendeels analfabete woonwagenbevolking voor onoverkomelijke moeilijkheden. Problemen in verband met militieverplichting en sociale zekerheid moesten door de paters opgelost worden.<sup>14</sup>

Bovendien waren de aalmoezeniers begaan met de materiële situatie van zigeuners en voyageurs. Hun hulp was van onschatbare waarde aangezien er globaal genomen, zeker van overheidswege, weinig aandacht was voor de sociaal-economische wantoestanden die er bij de woonwagenbewoners heersten. Via Caritas Catholica konden de aalmoezeniers elementaire zaken als voedsel, kleding en kolen onder de zigeuners en voyageurs in hun regio distribueren.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Vandeputte, Sociale Geschiedenis van België, 11-13.

<sup>14</sup> A.M.S. Beckers

<sup>15</sup> A. KAP. 2

Gezien de grotere geletterdheid bij de foorreizigers waren de problemen daar minder onoverkomelijk. Bovendien werden eventuele moeilijkheden meer en meer door hun beroepsorganisaties opgelost. De zigeuners en de voyageurs hadden echter nog geen eigen gecentraliseerde belangenvertegenwoordiging.

#### 4.2. De naoorlogse secularisatie

Hiervoor is al beschreven dat de activiteiten van het apostolische foorwerk na de Tweede Wereldoorlog sterk afnamen. Door het dalende aantal roepingen waren er minder aalmoezeniers beschikbaar en het werd bijna onmogelijk nieuwe vrijwilligers te vinden om de werking van de comités verder te zetten. Dit zijn uiteraard gevolgen van de naoorlogse secularisering en het uitdoven van de sterke ideologische spanningen.

De tegenstellingen tussen de katholieke maatschappijvisie, het liberale individualisme en de socialistische klassenstrijd vervaagden. Via overleg en rekening houdende met het evenredigheidsprincipe naargelang de sterkte van de zuil werden voortaan politieke problemen opgelost. Zeker na het Schoolpact (1958) begon de levensbeschouwelijke factor langzamerhand uit het politieke leven te verdwijnen.

Door de economische hoogconjunctuur vanaf het midden van de jaren '60 werden bijna alle lagen van de bevolking mee opgenomen in de consumptiesfeer. De invloed van de massamedia, de toenemende vrouwenarbeid en de commerciële invulling van de vrije tijd onttrokken veel kracht aan de georganiseerde godsdienstigheid.

De secularisatie werd nog versterkt door het pluralistische karakter van de nieuwe sociale bewegingen. De milieubeweging, de vredesbeweging, de Derde-Wereldbeweging en de vrouwenbeweging kenden veel succes. Ook de toenemende tegenstellingen tussen de taalgemeenschappen hadden aanleiding gegeven tot het oprichten van taalpartijen die alle min of meer pluralistisch ingesteld waren.<sup>16</sup> Veel van deze nieuwe bewegingen zijn ontstaan vanuit christelijke (studenten)milieus. Ook de nieuwe pluralistische woonwagenwerkingen hebben hun wortels in het religieuze foor- en woonwagenwerk.

<sup>16</sup> Witte, Craeybeckx en Meynen, Politieke Geschiedenis van België, 266-267. en Hellemans, Strijd om de moderniteit, 222-224.

Deze evolutie zette zich het traagst voort in de agrarische provincie West-Vlaanderen. Ondanks een beginnende ontkerkelijking in de steden namen Kerk en geloof er nog een belangrijke plaats in tot op het einde van de jaren '50.<sup>17</sup> Het is bijgevolg niet toevallig dat het Westvlaamse comité onder leiding van pater Gervasius ook na de Tweede Wereldoorlog nog actief was, zij het dan vooral bij de foorreizigers. Ook voor de andere woonwagenbewoners werd er vanuit de katholieke Kerk een nieuw initiatief genomen in West-Vlaanderen.

#### 4.3. Priester Delarue in het voetspoor van priester De Baere

Pater Gervasius werd van bij zijn aanstelling als aalmoezenier voor de woonwagenbewoners in West-Vlaanderen in 1943 geconfronteerd met een tekort aan medewerkers. Daarop werd er hulp gevraagd bij de jonge seminaristen te Brugge. Het comité kreeg onmiddellijk de medewerking van verschillende jonge studenten. Zij hielpen bij het woonwagenbezoek, het organiseren van de Hoogdagen, enzovoort. Eén van de vrijwilligers was de latere priester Henri Delarue.<sup>18</sup>

In die periode knoopte Delarue als jonge seminarist goede relaties aan met veel woonwagengezinnen in de omgeving van Brugge. Bij zijn priesterwijding in 1947 waren veel woonwagenbewoners uit sympathie aanwezig in de kerk. Als onderpastoor, eerst in Beernem en vanaf 1954 in Jabbeke, had priester Delarue uiteraard niet veel vrije tijd om zich nog intensief met de woonwagenbewoners te kunnen bezig houden. Door een toeval kwam daar echter verandering in.<sup>19</sup>

In 1962, tijdens een vergadering van de gouverneur van West-Vlaanderen met bisschop Desmedt, kwam de situatie van de woonwagenbewoners ter sprake. Toevallig was ook onderpastoor Delarue aanwezig. De gouverneur vroeg of het bisdom niets kon ondernemen om de wantoestanden recht te trekken. Delarue vertelde van het werk van het Brugse comité maar hij vermeldde terecht dat pater Gervasius door zijn drukke bezigheden met de foorkramers niet voldoende aandacht meer kon schenken aan de zigeuners en de voyageurs.

<sup>17</sup> Van de Voorde, "Bisschop Emiel-Jozef De Smedt", 530.

<sup>18</sup> A. KAP. 1

<sup>19</sup> Interview Henri Delarue



Zo ontstond het idee om vanuit het bisdom iemand aan te stellen om het apostolaat bij hen te verzorgen. Net als priester De Baere zou Henri Delarue zich speciaal bezighouden met de voyageurs en de zigeuners, terwijl de rest van het comité zich meer op de foorkramers zou concentreren. Vanaf 1963 werd Delarue officieel benoemd tot onderpastoor in Oostkamp, maar hij was vrijgesteld van die taak om zich volledig voor de woonwagenwerking te kunnen inzetten.<sup>20</sup>

Al spoedig werd Henri Delarue geconfronteerd met de nood aan een tijdelijke opvang voor woonwagenkinderen die in moeilijke gezinsomstandigheden leefden. Een leegstaand schoolgebouw werd zo goed mogelijk ingericht als opvangcentrum. Stilaan ontwikkelde zich een zelfstandige werking die in 1967 geformaliseerd werd in de v.z.w. "Zwaluwnest". In 1971 werd een nieuw gebouw opgetrokken dat naast het tehuis ook het secretariaat van de werking huisvestte. Meer en meer werden in het "Zwaluwnest" ook door de rechter geplaatste kinderen opgevangen. Wegens financiële moeilijkheden en een dalende behoefte bij de woonwagenbewoners werd de opvang van kinderen in 1985 stopgezet.

Buiten de kinderopvang kende het "Zwaluwnest" een uitgebreide sociaal-administratieve begeleiding van de woonwagenbewoners. Delarue zelf was de bezielende kracht en zijn goede contacten met talrijke woonwagenfamilies garandeerden een ruime morele en pastorale steun. Sinds 1969 was de v.z.w. "Zwaluwnest" erkend door het Ministerie van Cultuur als vormingswerk voor volwassenen. Het tehuis, als onderdeel van de werking, was tot 1985 erkend door de sector jeugdbescherming van het Ministerie van Justitie. Door subsidies kon een maatschappelijk werker in dienst genomen worden.<sup>21</sup>

20 A. KAP. 1

21 V.O.W.

#### 4.4. Maria Frederix verleent sociale hulp in Limburg

In 1945 kreeg Maria Frederix als jonge verpleegster de opdracht om de achtergebleven Amerikaanse legervoorraden onder de armen in Limburg te verdelen. Eerder toevallig kwam ze toen in aanraking met een woonwagenfamilie. De ellende die Maria Frederix daar aantrof was verschrikkelijk.<sup>22</sup> Het bleek al snel dat de woonwagenbevolking voor de meest elementaire hulp zoals kleding en vers stro voor de primitieve matrassen alleen op haar beroep kon doen.<sup>23</sup>

Op korte tijd leerde Maria Frederix verschillende woonwagenfamilies kennen. In 1947 kon ze beginnen werken voor het N.W.K. (Nationaal Werk voor Kinderwelzijn)<sup>24</sup>. Ze betrok op vrijwillige basis de woonwagengezinnen verder in haar werk. Aangezien er op materieel en hygiënisch vlak zoveel te doen was, vroeg Maria Frederix aan het bestuur van het N.W.K. om de woonwagenbevolking in de werking te integreren. De eerste jaren werd er niet ingegaan op haar verzoek.

Pater Raymond Beckers hoorde in Brussel ondertussen meer en meer geruchten over een verpleegster in Limburg die zich voor de woonwagenbewoners inzette. Hij zocht Maria Frederix op en beloofde bij de hoofdzetel van het N.W.K. haar voorstel te bepleiten. In 1952 werd een beslissing genomen. In elke provincie zou voortaan minstens één verpleegkundige instaan voor de rondtrekkenden (inclusief foorkramers en schippers). Door een gedeeltelijke motorisatie van het personeel werd deze omvangrijke opdracht haalbaar. Tot aan haar pensioen in 1975 heeft Maria Frederix die zorg op zich genomen. Daarna werkte ze als vrijwilligster verder.

Naast het verpleegsterwerk had de hulpverlening ook op materieel en moreel vlak een belangrijke betekenis. Via voordrachten en lessenreeksen werd het publiek en de overheid

22 Interview Maria Frederix

23 In Limburg was er praktisch geen foor- en woonwagenwerking aanwezig in die periode.

24 Het N.W.K. werd in 1984 gefederaliseerd. In Vlaanderen werd het omgevormd tot "Kind en Gezin".

gesensibiliseerd. Verder zal ook ingegaan worden op de inspanningen van Maria Frederix om een oplossing te vinden voor de standplaatsenproblematiek.<sup>25</sup>

#### 4.5. Rom-zigeuners en "Keree Amende"

In de zestiger jaren werd in Antwerpen door pater Cuijle de jeugdclub "De Grize Kat" opgericht. Elisa en Leon Tambour waren reeds kort na de oprichting vaste medewerkers. Rond 1970 kwamen er regelmatig zigeunerjongeren naar de activiteiten en zo werden ze meer en meer geconfronteerd met de aparte wereld van de Rom-zigeuners. Hieruit ontstond een uitgebreide werking die in 1973 leidde tot de oprichting van de v.z.w. "Keree Amende" (Rom voor "Thuis onder ons"). Eén jaar later werd "Keree Amende" erkend als nationaal orgaan voor volksoontwikkeling. De v.z.w. kon voortaan rekenen op een beperkte jaarlijkse toelage. Na het overlijden van pater Cuijle in 1981 zette het echtpaar Tambour de activiteiten alleen verder.

Het oorspronkelijke doel was om vooral de Rom-zigeuners te Antwerpen sociaal te begeleiden. Met de jaren werden verschillende Manoesj-families en ook zigeuners uit ex-Joegoslavië mee betrokken in de werking. In 1975 werd door de overheid de nomadenkaart afgeschaft, waardoor woonwagenbewoners nu ook over een vast domicilie moesten beschikken (zie verder). Dit verklaart mede waarom ongeveer 300 Rom-zigeuners momenteel gedomicilieerd zijn op het privé adres van het echtpaar Tambour. Het grootste deel van de werking bestaat erin de correspondentie en administratie samen met hen te verwerken. Een ander belangrijk aspect is de gezondheidszorg. Na jarenlange inspanningen konden de meeste zigeuners overtuigd worden zich aan te sluiten bij een ziekenfonds. Door het systematisch opvolgen van de families en het stimuleren van regelmatige geneeskundige bezoeken werd de gemiddelde gezondheidstoestand sterk verbeterd.

De zigeuners worden in de privé-woning van het echtpaar Tambour, binnen een familiaal kader, ontvangen. Door op die manier een vertrouwensrelatie te creëren kan de v.z.w. een brugfunctie vervullen tussen de grotendeels analfabete zigeuners en de sterk administratief gerichte samenleving. Het is een groeiproces waarbij gepoogd wordt de zigeuners, met hun eigen gekozen levenswijze, meer en meer binnen de samenleving te integreren.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> V.O.W. en interview Maria Frederix

<sup>26</sup> V.O.W. en interview Leon Tambour

#### 5. De standplaatsenproblematiek wordt ondraaglijk

Door de vele braakliggende gronden en onbebouwde gebieden waren er tot in de jaren vijftig meestal weinig problemen met het vinden van een standplaats. Het politiereglement, daterend van 1836, dat de woonwagenbewoners verbiedt om langer dan 24 uur op dezelfde plaats te kamperen werd meestal niet toegepast. De woonwagenbevolking kende echter totaal geen zekerheid. Wettelijk gezien konden gemeentebesturen elk moment de woonwagens verdrijven van hun grondgebied.

De wet van 29 maart 1962 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw bracht hierin definitief verandering. De bedoeling van de wet is samengevat in het eerste artikel: "De ruimtelijke ordening van het land, de streken, gewesten en gemeenten wordt vastgelegd in plannen. Die ordening wordt ontworpen zowel uit economisch, sociaal en esthetisch oogpunt als met het doel 's lands natuurschoon ongeschonden te bewaren." Sedertien werd de essentie van de wet niet gewijzigd.

Op die manier onstond er in België een vrij unieke situatie: elk perceel grond kreeg een welbepaalde bestemming (woongebied, landbouwgebied, industriegebied, ...). Het probleem was dat er voor woonwagenbewoners nergens geen plaats meer was. Een woonwagen in een woonzone of op landbouwgrond was wettelijk niet toegelaten. Bovendien verdwenen de meeste braakliggende gronden door aanleg van nieuwe wegen of industriezones. Het gevolg is een enorme escalatie van het standplaatsenprobleem vanaf de tweede helft van de jaren '60.<sup>27</sup>

##### 5.1. Situatie bij de foorkramers

Verschillende foorkramers kozen traditioneel hun standplaats rond Brussel om er te overwinteren. Tijdens en vlak na de Tweede Wereldoorlog werden de woonwagens meer en meer verdreven van die plaatsen. Pater Beckers heeft in de meeste gevallen kunnen bemiddelen, maar een structurele oplossing werd niet bereikt. De syndicale organisaties hebben dit probleem echter vrij snel onder controle gekregen. Vaste overwinteringsterreinen voor foorreizigers werden op het einde van de jaren veertig meer en meer een realiteit.<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Verhetsel, *Ruimtelijke ordening geordend*, 11.

<sup>28</sup> A.M.S. Beckers



De gemeentebesturen waren vanaf de jaren vijftig ook veel toleranter ten opzichte van foorreizigers. Meestal kregen zij relatief vlot de toestemming om hun woonwagens ergens te plaatsen. Dit in tegenstelling tot de zigeuners en de voyageurs die mede door hun negatief imago nergens meer terecht konden. Voor hen was nog lang geen oplossing in zicht.<sup>29</sup>

## 5.2. Een oplossing voor zigeuners en voyageurs dringt zich op

### 5.2.1. Al vroeg problemen in Brugge

In Brugge was er reeds lang voor de Tweede Wereldoorlog een standplaats nabij de zogenaamde "Kazernevest". Rond 1946 begonnen de problemen. Tijdens de oorlog werd de grond meer en meer als moestuin gebruikt waardoor het terrein tijdens hevige regenval in een modderpoel werd herschapen waarin de woonwagens wegzakten. Door het gebrek aan drinkwater en de opeenstapeling van vuilnis die nooit door de stadsdiensten werd opgehaald, bood het terrein een troosteloze aanblik. Het regende klachten bij het stadsbestuur van de omwonenden. De plaatselijke pers sprak zelfs over een gevaar voor de volksgezondheid.

Pater Gervasius drong bij het stadsbestuur aan op een structurele oplossing. Het bestaande terrein moest van de nodige infrastructuur voorzien worden. Eventueel kon de stad zelfs standgeld vragen aan de woonwagenbewoners om enigszins de kosten hiervoor te dekken. Was dat niet haalbaar dan moesten de woonwagengezinnen toch minstens een ander terrein toegewezen krijgen waar ze wel mochten staan. Niets van dit alles werd bereikt. In 1949 werden de woonwagens definitief verdreven. In Brugge, evenals in verschillende randgemeenten, werd de 24-uren wet voortaan strikt toegepast.

Door die wet werden de zigeuners en voyageurs verplicht een voortdurend rondtrekkend leven te leiden. Meer en meer traditionele pleisterplaatsen werden bovendien ingenomen door nieuwe wegen of door de groeiende industrie. Pater Gervasius beseftte dat het oprichten van permanente standplaatsen een eerste voorwaarde was om verder effectief sociale hulp te kunnen verlenen. Pas als de woonwagens gedurende langere perioden ongestoord op dezelfde

29 V.O.W.

plaats konden blijven, zou er onderwijs kunnen worden voorzien en zou men de andere sociaal-economische problemen kunnen aanpakken.

Pas in 1962 werden er in Brugge principiële toegevingen gedaan. Alle gemeentebesturen van de Brugse agglomeratie waren akkoord dat er iets gedaan moest worden. Geen van hen had nochtans de beschikking over een stuk grond dat als kampplaats kon dienen. Een oplossing zou nog jaren op zich laten wachten.<sup>30</sup>

### 5.2.2. Plaatselijk succes in Maaseik

Al voor de Tweede Wereldoorlog was er op "Siemkensheuvel" nabij Maaseik een kampplaats voor verschillende voyageurs en kleine foorkramers. Pater Sangers engageerde zich rond 1957 om voor die kleine gemeenschap iets te doen. Via geldinzamelingsacties werd het daaropvolgende jaar een kapel en een school gebouwd ten bate van de woonwagenbevolking.

Op gratis bekomen grond werd het kamp verder van de nodige infrastructuur voorzien. In de buurt werden huizen opgetrokken en er ontstond rond het terrein een woonwijk. Er zijn hier en daar nog zulke privé-initiatieven ontstaan, maar de meeste zijn na korte tijd verdwenen wegens financiële of andere moeilijkheden.<sup>31</sup> Siemkensheuvel werd daarentegen in 1968 door het stadsbestuur van Maaseik als woonwagencentrum erkend.<sup>32</sup>

Op het einde van de jaren '70 voldeed het terrein echter niet meer aan de behoeften. Het V.O.W. (zie verder) heeft in Maaseik uiteindelijk een nieuw terrein aangelegd. Hoewel het een geslaagd project was heeft het woonwagencentrum op Siemkensheuvel toch niet voor een doorbraak gezorgd bij de overheid. Van een regeling voor de standplaatsen van woonwagenbewoners was nog geen sprake.<sup>33</sup>

30 A. KAP. 1

31 Bij gebrek aan bronnenmateriaal kon geen informatie gevonden worden over de andere privé-initiatieven.

32 Sangers, *Siemkensheuvel*, 51-175.

33 V.O.W.

### 5.2.3. Het "Hulpcomité woonwagenbewoners Genk" ontstaat

In tegenstelling tot het strenge beleid in Brugge, konden de woonwagenbewoners in Limburg na de Tweede Wereldoorlog nog relatief eenvoudig een geschikte standplaats vinden. Pas met het ontstaan van de ruimtelijke ordening begonnen de problemen. Meer en meer werden de wagens verdreven van de traditionele pleisterplaatsen. Niet alleen daardoor maar ook omwille van hygiënische redenen begon Maria Frederix in de zestiger jaren te pleiten bij het stadsbestuur van Genk om standplaatsen aan te leggen. De mensonwaardige situatie, bij gebrek aan drinkwater en enige andere vorm van sanitaire accommodatie, moest beëindigd worden.

Als verpleegster bij het N.W.K. werd Maria Frederix echter snel op de vingers getikt. Ze mocht de overheid niet in verlegenheid brengen door de wantoestanden bij de woonwagenbevolking aan te klagen en te ijveren voor standplaatsen. Daarom richtte Maria Frederix in 1963 het "Hulpcomité woonwagenbewoners Genk" op om van daaruit, samen met enkele sympathisanten, verder te kunnen werken. In 1972 werd, na lang aandringen, op een pleisterplaats te Genk één waterkraan bekomen voor de woonwagenfamilies. De realisatie van een legaal, volledig uitgerust terrein bleef achterwege.<sup>34</sup>

### 5.2.4. Bond Zonder Naam neemt het initiatief te Mortsel

De Bond Zonder Naam werd in 1938 door de Nederlandse radiopredikant pater Henri De Greeve opgericht. Na de Tweede Wereldoorlog begon de Bond in Nederland sterk te groeien. In 1957 werd aan pater Phil Bosmans gevraagd of hij de B.Z.N. in België wou vertegenwoordigen. Het jaar daarop begon Bosmans met de publikatie van zijn bekende spreuken en in 1959 werd de Bond officieel als v.z.w. opgericht.<sup>35</sup>

Rond 1971 kwam Phil Bosmans via de v.z.w. "Keree Amende" in contact met de zigeuners te Antwerpen. Hij werd getroffen door de bestaansonzekerheid waarin zij zich bevonden. Datzelfde jaar gaf B.Z.N. in de reeks K.13-Katernen een brochure uit over de woonwagen-

<sup>34</sup> V.O.W. en Interview Maria Frederix

<sup>35</sup> B.Z.N. 1

problematiek.<sup>36</sup> Binnen de Antwerpse agglomeratie begon ondertussen het standplaatsenprobleem te escaleren. Bosmans moest herhaaldelijk bemiddelen bij het stadsbestuur om verdrijvingen te vermijden. De bekendheid van Bond Zonder Naam en Phil Bosmans zouden er toe bijdragen dat de acties spoedig belangstelling kregen van de media.<sup>37</sup>

Al in 1969 werd in een resolutie van de Raad van Europa aangedrongen op de inrichting van woonwagenterreinen en het ongedaan maken van elke discriminatie in wetten en administratieve praktijken.<sup>38</sup> De Belgische wetgeving was daar zeker niet mee in overeenstemming. B.Z.N. drong er bij de overheid op aan om de 24-uren wet af te schaffen en standplaatsen in te richten. De discriminerende "Nomadenkaart", waardoor woonwagenbewoners rechtstreeks bij het Ministerie van Justitie waren ingeschreven, moest ook dringend worden afgeschaft.

In 1972 werd in een omzendbrief van de minister van Binnenlandse Zaken, R. Van Elslande, aan de provinciegouverneurs gevraagd om toleranter op te treden. Het bleek echter al snel dat de gemeentebesturen weinig rekening hielden met dit verzoek. Ondertussen werden de eerste wetsvoorstellen ingediend tot afschaffing van de "Nomadenkaart".

In de gemeenteraadszitting van Antwerpen op 31 oktober 1974 werd definitief de knoop doorgehakt. De politie kreeg het bevel om de zigeuners te verwijderen van hun standplaats aan de Waalse Kaai. Pogingen tot bemiddeling van Phil Bosmans bij de burgemeester haalden niets meer uit. Niet wetende waar ze die nacht hun wagens zouden kunnen plaatsen, vertrokken de zigeuners op 5 november 1974 uit Antwerpen. De normale wettelijke wegen boden blijkbaar geen uitkomst.

B.Z.N. kon diezelfde maand de hand leggen op een terrein in de gemeente Mortsel. Het was voor iedereen duidelijk dat een oplossing geforceerd ging worden. In een vertrouwelijke brief van het Ministerie van Binnenlandse Zaken aan de provinciegouverneur van Antwerpen stond

<sup>36</sup> Via K.13-Katernen wil de B.Z.N. problemen van de minstbedeelden en machtelozen in de samenleving aan de kaak stellen. Het zijn geen wetenschappelijke studies. De bedoeling is de publieke opinie bondig in te lichten over uiteenlopende maatschappelijke problemen. K.13 duidt op de brief van Paulus aan de Korintiërs, hoofdstuk 13, waarin hij schrijft over de liefde.

<sup>37</sup> V.O.W.

<sup>38</sup> Van Peer, *Welzijnszorg woonwagenbewoners*, 8.



te lezen dat de politie het initiatief niet mocht beletten. Tegen de wil in van de gemeente Mortsel, maar met de steun van de hogere overheden gingen de werken op 19 december van start. Op 21 december 1974 bezetten enkele zigeunerfamilies het terrein. Sindsdien zijn ze er niet meer verdreven. Een maand later werd in een Koninklijk Besluit de "Nomadenkaart" afgeschaft.

Op een persconferentie van B.Z.N. in januari 1975 werd terecht gesproken over een nieuw tijdperk voor de woonwagenbewoners in België. De illegale aanleg van het woonwagenterrein in Mortsel was bedoeld als contestatie om de gemeentebesturen te wijzen op hun verantwoordelijkheden.<sup>39</sup>

Dirk Beersmans begon in 1974 als vrijwilliger mee te werken aan het zigeunerproject van B.Z.N. Phil Bosmans voelde dat hierdoor de toekomst van het werk verzekerd was. Na de aanleg van het terrein trok hij zich langzamerhand terug en liet de verdere organisatie aan Dirk Beersmans over. Het was voor Phil Bosmans alweer tijd om zich op een nieuw initiatief te werpen.

Om de zigeunerwerking van B.Z.N. zelfstandig te maken werd in 1976 een autonome v.z.w. gesticht: "Actie voor zigeuners Bond Zonder Naam". In datzelfde jaar werd in samenwerking met het gemeentebestuur te Wilrijk een tweede terrein aangelegd. Maria Frederix kon ondertussen in Genk een woonwagenterrein oprichten. Rond die tijd werden ook de eerste wetsvoorstellen ingediend om een regeling uit te werken voor de standplaatsen van woonwagenbewoners. Na jarenlange actie van de woonwagenwerkers was de bal dan toch aan het rollen gebracht.<sup>40</sup>

39 B.Z.N. 2

40 V.O.W.

## 6. Besluit

In dit hoofdstuk werd het ontstaan van een nieuwe benadering van de woonwagenproblematiek geschetst. Het was niet de bedoeling om een exhaustieve opsomming te geven van alle vrijwilligers die hierbij betrokken waren. Door dieper in te gaan op enkele significante initiatieven was het mogelijk om de rode draad binnen die complexe evolutie weer te geven.

Binnen het apostolische woonwagenwerk zijn er verschillende figuren die vanuit een nieuwe invalshoek de problematiek benaderden. Als eerste was er priester Sylvain De Baere, die met zijn acties niet altijd de gewenste resultaten bereikte. Ruim twintig jaar later zal ook priester Henri Delarue met het "Zwaluwnest" een heel eigen aanpak ontwikkelen. Pater Gervasius kon ondertussen via een syndicale aanpak de situatie voor de foorframers grondig verbeteren. De tijd was rijp om het apostolaat bij hen verder uit te diepen. Het idee van de kapelwagens was geboren. De foorreizigers werden door dit alles steeds meer een aparte groep binnen de woonwagenbevolking.

De kracht van het religieuze foor- en woonwagenwerk nam echter sterk af onder invloed van de secularisering en de grotere levensbeschouwelijke verdraagzaamheid. Onafhankelijk van de katholieke Kerk ontstonden werkingen die zich, vanuit een sociale bewogenheid, begonnen in te zetten voor de woonwagenbewoners. Maria Frederix was al op het einde van de jaren '40 door haar onuitputtelijke inzet een bekend figuur bij de woonwagenbevolking over heel België. De minst toegankelijke groep woonwagenbewoners, de Rom-zigeuners, werden vanaf 1973 begeleid door de v.z.w. "Keree Amende".

Ook de problemen waarmee de woonwagenwerkingen te maken kregen, veranderden. De groeiende administratie ten gevolge van de uitbouw van de naoorlogse verzorgingsstaat stelde de analfabete woonwagenbevolking voor onoverkomelijke problemen. Bovendien veroorzaakte de wet op ruimtelijke ordening vanaf de tweede helft van de jaren '60 een escalatie van de standplaatsenproblematiek.

Een oplossing vinden voor het standplaatsenprobleem werd een prioriteit. Het was een noodzakelijke voorwaarde om verder het lot van de woonwagenbewoners te kunnen verbeteren. Uiteindelijk was het de spectaculaire actie van Phil Bosmans die voor een doorbraak zou zorgen. De verschillende woonwagenwerkingen moesten nu hun krachten bundelen om verder druk uit te oefenen op de overheid teneinde de situatie van de woonwagenbewoners te verbeteren. Een overkoepeling werd noodzakelijk.



## HOOFDSTUK 4 : OVERKOEPELING EN PROFESSIONALISERING : HET ONTSTAAN VAN HET V.O.W.

### 1. Ontstaan en structuur

Om het overleg en de subsidieregeling te vereenvoudigen, besloot het Ministerie van Cultuur rond 1975 om de organisatie van de woonwagenwerking, maar ook die van andere sociale initiatieven te verbeteren. Alle bestaande organisaties moesten in categoriale, functionele en territoriale opbouwwerken gebundeld worden. Federaties en overlegorganen zouden per categoriale deelsector de verschillende initiatieven vertegenwoordigen. De bestaande woonwagenwerkingen moesten bijgevolg in een overkoepelend overlegorgaan samengebracht worden. De toegekende subsidies zouden vanuit de overkoepelende federatie verdeeld worden onder de afzonderlijke verenigingen.<sup>1</sup>

Ook de verschillende woonwagenwerken beseften dat een overkoepeling zinvol was. Besprekingen met de betrokken overheden zouden eenvoudiger verlopen als de belangen van de woonwagenbewoners door één organisatie vertegenwoordigd werden. Door een betere coördinatie tussen de initiatieven gingen zonder twijfel betere resultaten bereikt worden.

In 1977 werd het Vlaams Overleg Woonwagenwerk (V.O.W.) opgericht. De statuten bepalen dat de aangesloten v.z.w.'s volledig autonoom blijven in hun werking. De verschillende verenigingen zetten zich in voor concrete projecten in hun regio of bij hun deelgroep. Het V.O.W. springt, waar nodig, bij en bepaalt in samenspraak met de leden de prioriteiten en het algemeen beleid. De beheerraad, bestaande uit één afgevaardigde per aangesloten vereniging, wijst een coördinator aan die de onderlinge samenwerking tussen de aangesloten verenigingen moet stimuleren. Om reden van deskundigheid kunnen ook andere personen lid worden van de raad van beheer. Volgende personen maakten deel uit van de eerste raad van beheer.<sup>2</sup> De v.z.w.'s die hiervoor nog niet aan bod kwamen, worden kort vermeld in voetnoot.

<sup>1</sup> Van Peer, Welzijnszorg woonwagenbewoners, 14.

<sup>2</sup> Belgisch Staatsblad - Moniteur Belge 16/6/77

- 1) Pater Raymond Beckers voor de v.z.w. "Werk der Foorreizigers en Rondtrekkenden", Brussel
- 2) Dirk Beersmans voor de v.z.w. "Actie voor Zigeuners Bond Zonder Naam", Antwerpen
- 3) Roger De Blaere voor de v.z.w. "De Woonwagenvriend, Arrondissement Dendermonde", Hamme<sup>3</sup>
- 4) René De Bodt voor de "Vereniging voor Woonwagenbewoners Brabant", Brussel<sup>4</sup>
- 5) Priester Henri Delarue voor de v.z.w. "Woonwagenwerk Zwaluwnest", Oostkamp
- 6) Pater Willem Sangers voor de v.z.w. "Woonwagencentrum Siemkensheuvel", Maaseik
- 7) Leon Tambour voor de v.z.w. "Keree Amende", Merksem
- 8) Pater Kris Vanderlinden voor de v.z.w. "Vereniging Kempische Foorreizigers", Herentals<sup>5</sup>
- 9) Maria Frederix voor de v.z.w. "Hulpcomité aan Woonwagenbewoners", Genk<sup>6</sup>
- 10) Agnès Vranckx voor de v.z.w. "Comité International Rom, Paris", Brussel<sup>7</sup>
- 11) Jean Van Der Vaeren voor de v.z.w. "Vereniging voor Foorreizigers", Brussel<sup>8</sup>
- 12) Gaston Van Den Heuvel voor de v.z.w. "Centrum voor Gezinsopbouw"<sup>9</sup>

<sup>3</sup> De vereniging werd opgericht in 1977 en bestaat uit een kleinschalige werking gebaseerd op persoonlijke contacten van Roger De Blaere met enkele voyageurs.

<sup>4</sup> René De Bodt, zelf woonwagenbewoner, heeft zich samen met enkele vrijwilligers ingezet voor de woonwagenbevolking van Brabant. Er werd vooral gezorgd voor sociaal-administratieve begeleiding.

<sup>5</sup> Na de verkoop van de kapelwagen werd de werking van de vereniging vooral bepaald door de pastorale en sociale hulp van pater Kris Vanderlinden.

<sup>6</sup> In 1978 werd de naam gewijzigd in "Woonwagenwerk Limburg".

<sup>7</sup> De vertegenwoordiging van de Rom-zigeunergemeenschap was van korte duur aangezien Agnès Vranckx reeds in 1979 naar Spanje verhuisde. De v.z.w. werd toen ontbonden.

<sup>8</sup> Jean Van Der Vaeren was vooral betrokken bij de werking van pater Beckers in Brussel.

<sup>9</sup> De v.z.w. was een onderdeel van de werking van "Keree Amende". In 1982 werd de v.z.w. ontbonden wegens overlapping van de activiteiten.

De eerst negen leden vertegenwoordigden het gehele georganiseerde woonwagewerk in Vlaanderen. Het waren bijna allemaal kleine vrijwilligersorganisaties die hun specifieke werking gewoon verdergezet hebben onder de overkoepeling van het V.O.W. Deze losse structuur van autonome verenigingen zou langzamerhand evolueren naar een gecentraliseerde werking (zie verder).

Bij de oprichting werd Paulus Beckers, maatschappelijk werker bij het "Zwaluwnest", aangesteld als coördinator. Ondertussen nam Koen Van Rijckeghem bij B.Z.N. de taak van Dirk Beersmans geleidelijk over zodat die in 1978 coördinator van het V.O.W. kon worden. In 1993 werd Toon Machiels de nieuwe coördinator. Sindsdien zet Dirk Beersmans zich als voltijds V.O.W.-medewerker vooral in voor de standplaatsenproblematiek.<sup>10</sup>

De eerste zes jaar was het kantoor van het V.O.W. gevestigd op het privé-adres van de coördinator. Vanaf 1984 stelde B.Z.N. drie lokalen ter beschikking in de Berthoutstraat 55 in Berchem. In 1994 verhuisde het V.O.W. naar nieuwe kantoren in het klooster van de dominikanen in de Ravenstraat 112 in Leuven.

Vanuit het Ministerie van Cultuur werd aan het V.O.W. een toelage gegeven om het loon van de coördinator te betalen en de werking van de projecten te steunen. "Keree Amende" en "Zwaluwnest" kregen nog tot 1988 afzonderlijk subsidies. Daarna werden de financiën van beide verenigingen definitief geregeld door het V.O.W.<sup>11</sup>

---

10 B.Z.N. 2

11 V.O.W.

## 2. Werking

De doelgroep van het V.O.W. werd bij de oprichting categoriaal omschreven : voyageurs, zigeuners, foorreizigers en circuslui. De goed uitgebouwde syndicale organisaties voor foorreizigers en circuslui zorgden er van bij het begin voor dat het V.O.W. zich in de praktijk vooral kon bezighouden met de eerste twee groepen. Hierna worden de verschillende werkingsprioriteiten van het V.O.W. behandeld.<sup>12</sup>

### 2.1. De strijd voor standplaatsen

Het voortdurend verdreven worden van de ene plaats naar de andere en het ontbreken van de meest rudimentaire infrastructuur zijn ongetwijfeld de voornaamste hindernissen om de integratie en emancipatie van woonwagewoners te bewerkstelligen. Toen Phil Bosmans in 1974 met de aanleg van een woonwagenterrein de gemeente Mortsel voor een voldongen feit plaatste, betekende dit nog geenszins het einde van de problemen.

Het oorspronkelijke plan was om de in 1975 vervallen 24-uren wet te vervangen door een nieuwe woonwagenwet die alle gemeenten zou moeten dwingen standplaatsen te voorzien voor woonwagewoners. Senator De Bondt diende in 1975 een wetsvoorstel in, maar het werd niet in overweging genomen. Na een regeringswissel in 1977 begon senator Paula D'Hondt in samenspraak met het V.O.W. te werken aan een nieuw voorstel.<sup>13</sup>

Het was vooral van belang rekening te houden met de mislukking van de Nederlandse Woonwagenwet van 1970. Daarin werd bepaald dat elke provincie een groot terrein voor de woonwagenbevolking moest voorzien. De terreinen werkten getto-vorming in de hand en integratie met de omliggende buurt was praktisch onmogelijk. Er werd ook geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten woonwagewoners. Foorreizigers, voyageurs, zigeuners en "nieuwe woonwagewoners" werden in dezelfde standplaatsen ondergebracht. Dit veroorzaakte veel wrijvingen op de kampen zelf. In 1973 moest de wet aangepast worden.

---

12 V.O.W.

13 B.Z.N. 3



De kleinere terreinen voor ten hoogste enkele woonwagengezinnen of één bepaalde zigeunerclan werden geherwaardeerd.<sup>14</sup>

Ondanks de aanvankelijk positieve verwachtingen, besloot het V.O.W. in 1979, samen met senator Paula D'Hondt, om niet meer verder te werken aan een wettelijke regeling voor het standplaatsenprobleem. Een officieel standplaatsenbeleid hield namelijk het gevaar in dat de terreinen zouden worden opgericht volgens de plannen van ruimtelijke ordening met uitgebreid advies van architecten en andere bevoegde personen. Het zouden prestige-objecten worden waarbij het financiële aspect bij belangrijke beslissingen qua ligging en infrastructuur ongetwijfeld de doorslag zou geven. Over inspraak van de woonwagebewoners zelf werd met geen woord gerept. Ook de bepaling om in elke gemeente een standplaats te voorzien was overdreven. Er zijn zoveel steden en dorpen die nooit door woonwagebewoners worden bezocht. Op andere plaatsen is dan weer behoefte aan meerdere terreinen.<sup>15</sup>

Het V.O.W. besliste om voortaan in te spelen op de concrete noden aan de basis. Steden en gemeenten die regelmatig bezocht werden door woonwagenfamilies dienden een terrein beschikbaar te stellen. Via sensibilisering wees het V.O.W. de betrokken gemeentebesturen op hun verantwoordelijkheid. Daar waar nodig, werd de nodige druk uitgeoefend om de benodigde toelating tot aanleg te verkrijgen. De bedoeling was om op die manier in zoveel mogelijk gemeenten kleine pleisterplaatsen in te richten waardoor de trekbaarheid van de woonwagenbevolking zou kunnen behouden blijven.<sup>16</sup>

Bij de overheid werd aangedrongen op een regeling die de gemeenten zou aanzetten om vlotter terreinen te voorzien. In 1983 ontwierp de Vlaamse Gemeenschap een subsidiereglement dat een toelage van 60 % verleent bij de inrichting van een woonwagenterrein. De initiatieven kwamen echter met mondjesmaat. Veel gemeenten beschouwden de eigen financiële inbreng van 40 % als een struikelsteen. Temeer omdat rekening moest gehouden worden met nog andere doorlopende kosten zoals beheer, toezicht en onderhoud. Een nieuwe impuls werd in 1990 gegeven door de bijdrage van de Vlaamse gemeenschap te verhogen tot 90% van de totale kosten.<sup>17</sup> Over het algemeen kan gesteld worden dat er momenteel bij de hogere

<sup>14</sup> Sangers, Siemkensheuvel, 43.

<sup>15</sup> B.Z.N. 5 en V.O.W.

<sup>16</sup> V.O.W.

<sup>17</sup> Van Peer, Welzijnszorg woonwagebewoners, 8.

overheden wel begrip is voor de situatie van woonwagebewoners. De lokale overheden, die ter plaatse geconfronteerd worden met de vraag naar standplaatsen, werken echter meestal tegen.

De oplossing van het standplaatsenprobleem is duidelijk een werk van lange adem. Vijf jaar na de oprichting van het V.O.W. waren er slechts 14 officiële woonwagenterreinen in Vlaanderen. Volgens een ruwe schatting was 90 % van de woonwagenbevolking nog altijd verplicht om illegaal op braakliggende gronden, parkings of gehuurde percelen te verblijven. Ondanks de grote inspanningen van de verschillende woonwagenwerken bleek de administratieve molen enorm traag te draaien. Bovendien waren er in 1982 gemeenteraadsverkiezingen. De aanleg van een woonwagenterrein bleek nog altijd een electoraal knelpunt.<sup>18</sup>

In 1990 was de situatie weliswaar verbeterd maar nog verre van bevredigend. 25 % van de woonwagenbevolking kon terecht op 24 woonwagenterreinen verspreid over heel Vlaanderen. Vooral het Limburgse woonwagenwerk verdient hierbij een pluim. Onder impuls van Maria Frederix waren er toen 9 gemeenten die een terrein voorzien hadden.<sup>19</sup>

De cijfers van 1995 laten opnieuw een lichte vooruitgang zien. 36 % van de woonwagebewoners kan terecht op de 27 gemeentelijke terreinen in Vlaanderen. Volgens het V.O.W. zijn hiermee bijna alle grote concentraties geregulariseerd. Voor de meeste woonwagengezinnen is de toekomst echter nog altijd onzeker.

Omdat door gebrek aan overheidsinitiatief het privé huren van gronden sterk opkomt bij de woonwagenbevolking moet het V.O.W. ook op dat vlak steun beginnen bieden. Meestal verblijven één of meerdere woonwagengezinnen zonder de benodigde vergunningen op onbebouwde percelen grond. Wegens de ingewikkelde reglementering van de ruimtelijke ordening en stedenbouw is een feitelijke legalisering vrijwel onmogelijk. Het V.O.W. pleit nog steeds bij de betrokken instanties voor een versoepeling van de procedures. De toekomst van dit soort terreinen is erg onzeker.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> V.O.W.

<sup>19</sup> Van Peer, Welzijnszorg woonwagebewoners, 12.

<sup>20</sup> V.O.W.

Overzicht gemeentelijke woonwagenterreinen (situatie op 1 januari 1995) <sup>21</sup>

Antwerpen (9)	Antwerpen (Deurne)
	Antwerpen (Wilrijk)
	Grobbendonk
	Mechelen (Walem)
	Mortsel
	Oud-Turnhout
	Puurs
	Sint-Katelijne-Waver
	Turnhout
Vlaams-Brabant (4)	Heist-op-den-Berg (Booischoot)
	Leuven (Kessel-Lo)
	Rotselaar (Werchter)
	Sint-Jans-Molenbeek
Limburg (11)	Aarschot (Ourodenberg)
	As
	Bilzen
	Diest
	Genk (Horensberg-Waterschei)
	Hasselt (Kiewit)
	Hasselt (Kuringen)
	Ham (Kwaadmechelen)
	Maaseik (Wurfeld)
	Maasmechelen (Eisden)
	Sint-Truiden
Oost-Vlaanderen (3)	Aalst (Hofstade)
	Gent
	Wetteren
West-Vlaanderen (0)	Geen terreinen

21 V.O.W.

Verschillende factoren zorgen voor moeilijkheden bij het installeren van woonwagenterreinen. De negatieve invloed van gemeenteraadsverkiezingen is reeds aangestipt. Door het slechte imago van de woonwagenbevolking is meestal weinig steun te verwachten van de plaatselijke bevolking. Niet zelden worden door de buurtbewoners "anti-zigeunercomités" opgericht. Ook de trage werking van de administratie en de wetgeving op ruimtelijke ordening die nauwelijks rekening houdt met het verblijf in caravans speelt niet in de kaart van de woonwagenbewoners. Door de grote gemeentelijke autonomie inzake het geven van de nodige vergunningen hebben de hogere overheden weinig mogelijkheden tot het uitoefenen van druk. Bovendien zijn woonwagenbewoners vaak gedomicilieerd in een andere gemeente dan deze waar ze in verblijven. Bijgevolg worden ze door het plaatselijke bestuur niet beschouwd als inwoners waarvoor verantwoordelijkheid genomen moet worden. <sup>22</sup>

Om het trekken als levenswijze mogelijk te maken, is er ook nood aan terreinen waarop rondtrekkende woonwagenbewoners terecht kunnen. Sinds de val van het ijzeren gordijn is er namelijk een sterke herleving van het trekken bij Oosteuropese zigeunergroepen. In 1990 waren er acht gemeenten die plaats konden bieden aan doortrekkers. Slechts twee van deze gemeenten beschikten over een afzonderlijk terrein. De zes andere gemeenten houden op de residentiële woonwagenterreinen enkele plaatsen vrij voor doortrekkers. Meestal echter komen de families terecht op doodlopende wegen of parkings zonder enige infrastructuur. <sup>23</sup>

Door het aanslepende tekort aan geschikte terreinen is het V.O.W. nog steeds verplicht om bij acute problemen (vooral met doortrekkende gezinnen) tussenbeide te komen. Tot op vandaag kan men krant artikels lezen die de verdrijving van woonwagengezinnen melden. Oud-coördinator Dirk Beersmans merkt op dat het eenvoudiger is om in een gemeente een containerpark aan te leggen dan om enkele woonwagengezinnen een fatsoenlijke standplaats te bezorgen.

In het eerste hoofdstuk is al vermeld dat een groot aantal woonwagenbewoners in huizen wonen. Het betreft vooral voyageurs. Hun aantal is voorlopig vrijwel ongekend, maar zeker voor de provincies Oost- en West-Vlaanderen is het waarschijnlijk meer dan het dubbele van het aantal dat nog effectief in woonwagens verblijft.

<sup>22</sup> Van Peer, Welzijnszorg woonwagenbewoners, 23-24.

<sup>23</sup> Van Peer, Welzijnszorg woonwagenbewoners, 12.

Meestal werden zij gedurende de afgelopen decennia door het gebrek aan standplaatsen gedwongen in (krot)woningen te gaan wonen. Voor een groot aantal onder hen betekent het wonen in een woonwagen een bevestiging van de eigen identiteit en het uittreden uit een totaal maatschappelijk en sociaal isolement. Meestal ontbreken echter ook de financiële middelen om terug een woonwagen aan te schaffen.

Over deze problematiek zijn de meningen verdeeld. Waarschijnlijk is het echter niet zozeer de "woonwagen" waarnaar verlangd wordt, maar wel het samen met de andere groepsleden op een terrein wonen. Diegenen die in een huis wonen, worden namelijk nauwelijks door de buurtbewoners opgenomen. Dit gegeven moet bij een algemeen huisvestingsbeleid zeker in rekening gebracht worden.<sup>24</sup>

## 2.2. Emancipatie door onderwijs

Onderwijs is overal en altijd een basisvoorwaarde voor emancipatie in de samenleving. Om de woonwagenbewoners met succes in de maatschappij te laten functioneren, is het van groot belang dat het analfabetisme effectief aangepakt wordt. Het negentiende-eeuwse voorwerk voorzag reeds catecheselessen voor de kinderen. Van enige vorm van langdurig, systematisch onderwijs kon echter niet gesproken worden. Na de Tweede Wereldoorlog begon de overheid verschillende internaten op te richten ten bate van de kinderen van schippers en foorreizigers. Voor de voyageurs en de zigeuners werd niets voorzien.

Vanaf de jaren 1960 werd de greep van de omringende maatschappij alsmat sterker. Het groeiend administratief apparaat liet ook de woonwagenbewoners niet met rust. Slagen in de theoretische proef om een rijbewijs te bekomen, werd voor velen onder hen een bijna onoverkomelijke hindernis. Ook de dagelijkse vernedering om aan anderen te moeten vragen officiële documenten voor te lezen en in te vullen, doet bij hen de behoefte tot alfabetisatie ontstaan. Niet zelden werden papieren in de kachel geworpen in de hoop dat daarmee de problemen opgelost waren.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> V.O.W.

<sup>25</sup> Interview Leon Tambour

Het aanleggen van de eerste standplaatsen gaf de woonwagenwerking de mogelijkheid om iets aan deze uitzichtloze situatie te doen. De veelvuldige verjagingen maakten het voordien onmogelijk een schoolje te beginnen. Het was immers nooit zeker hoelang families ter plaatse bleven. Als de woonwagenbewoners over een goede standplaats beschikken, wordt er, zeker tijdens de wintermaanden, veel minder rondgetrokken. Op die manier kunnen de kinderen gedurende langere perioden lessen volgen.

Een eerste mogelijke aanpak is de overheid aanzetten om de woonwagenkinderen die niet aan de leerplicht voldoen onderwijs op te leggen. In de praktijk zouden de kinderen verplicht ingeschakeld worden in het normale schoolsysteem. Het V.O.W. vond dit onmiddellijk een af te raden optie. Binnen de woonwagenwerking wordt in dit verband gesproken over een zogenaamde bulldozer-politiek : verpletter de woonwagenbevolking onder een strak, veeleisend programma, dan kunnen ze achteraf niet zeggen dat er voor hen niet gezorgd werd. De resultaten van dit soort beleid zijn overal dezelfde : geen enkel land is er op die manier in geslaagd de ongeletterdheid bij de woonwagenbevolking drastisch te verminderen. In Frankrijk en Nederland wordt er door de kinderen massaal gespijbel en de apatie ten opzichte van de lessen is groot.

Onmiddellijke inschakeling in het normale onderwijs zou ongetwijfeld gepaard gaan met grote moeilijkheden. Door het gebrek aan onderwijs traditie is de motivatie zowel bij volwassenen als bij kinderen klein om zich te onderwerpen aan de discipline die er in de normale scholen heerst. Woonwagenbewoners zien het kunnen lezen en schrijven als nuttige vaardigheden, maar ze begrijpen niet dat daar zoveel jaar onderwijs voor nodig is. Een school is slechts één van de vele instituten die hen het leven zuur maakt.

Om een dergelijke situatie in Vlaanderen te vermijden stond het voor de woonwagenwerkers vast dat het beter zou zijn om onderaan te beginnen. Langzamerhand een vorm van onderwijs opbouwen die beantwoordt aan de behoeften die er bij de woonwagenbevolking heersen. Het begrip "onderwijs" krijgt zo een bredere betekenis. Het omvat niet alleen leren lezen, schrijven en rekenen, maar ook een geleidelijke gewenning aan een schoolsysteem. Uiteindelijk zouden de kinderen, mits voldoende begeleiding door woonwagenwerkers en P.M.S.-centra, zich meer en meer kunnen inpassen in het normale schoolsysteem.

In 1976 werd door Dirk Beersmans, woonwagenwerker bij B.Z.N., een eerste experiment op het woonwagenterrein te Mortsel opgestart. Nadat Beersmans in 1978 coördinator werd van het V.O.W. nam Koen Van Rijckeghem het project over. De bedoeling was om in een klein



kampschooltje les te geven aan de Rom-kinderen. Door op het terrein zelf te werken kon terzelfdertijd de mentaliteit van de ouders tegenover onderwijs in de positieve zin evolueren.

Het was een echte uitdaging aangezien Rom-zigeuners zich nog zeer sterk aan hun traditioneel levenspatroon houden en zich heel gesloten opstellen tegenover de buitenwereld. Het is ongetwijfeld de minst geïntegreerde groep woonwagenbewoners. Een extra moeilijkheid is bovendien de taal. Onderling spreken de kinderen de Rom-zigeunertaal. Meestal spreken ze ook Frans, maar de woordenschat is erg beperkt aangezien de taal alleen gebruikt wordt ten opzichte van niet-zigeuners. Bovendien moet er rekening mee gehouden worden dat de Rom-zigeuners nog vrij mobiel zijn. Vanaf de maanden mei-juni beginnen zij gedurende enkele maanden te trekken.

Ondanks de aanvankelijk positieve ervaringen liep het initiatief op een mislukking uit. In mei 1979 werd het schooltje volledig door de kinderen vernield. Dit plotse vandalisme maakte duidelijk dat de organisatie van onderwijs geen eenvoudige opdracht beloofde te worden. Het onderwijsproject te Mortsel is misschien meer een leerschool voor de woonwagenwerkers geweest dan voor de zigeunerkinderen zelf.

Een groot deel van de groep Rom-zigeuners was ondertussen weggetrokken uit Mortsel om zich op een voorlopig terrein in Neder-Over-Heembeek te vestigen.<sup>26</sup> De perspectieven met de overgebleven groep te Mortsel waren te beperkt. Het experiment vond zo zijn vervolg te Neder-Over-Heembeek. In 1981 moest de voorlopige standplaats ontruimd worden waardoor het project noodgedwongen werd stopgezet.<sup>27</sup>

Om ook de volwassenen te betrekken in de uitbouw van onderwijs begon "Keree Amende" ondertussen een kleinschalige alfabetiseringsactie bij de Rom-zigeuners te Wilrijk. Enkele vrijwilligers gingen in de wagens zelf lesgeven. Op die manier werd de drempelvrees om te leren lezen en schrijven zo laag mogelijk gehouden. Het resultaat van dit soort bescheiden initiatieven is dat er bij de zigeuners een mentaliteitsverandering optreedt. Onderwijs wordt langzamerhand geïntegreerd in de leefwereld van de Rom-zigeuners.<sup>28</sup>

26 Zie bijlage, foto 1

27 B.Z.N. 2 en 5

28 Interview Leon Tambour

Onafhankelijk van de initiatieven van het V.O.W. begon Henri Delarue in 1985 met een eigen initiatief voor Rom-kinderen. Er werd contact gelegd met een school te St.-Jans-Molenbeek waar men te kampen had met een nijpend tekort aan leerlingen. Om het voortbestaan van de school te verzekeren, stelde Delarue voor om een veertigtal Rom-kinderen op te nemen. Via een speciaal lessenpakket zouden de kinderen als het ware "schoolrijp" gemaakt worden. De directie ging akkoord en het project "Rom-Integratie" kon van start gaan. Er werd datzelfde jaar een bus aangekocht om de kinderen van en naar de Brusselse terreinen te vervoeren. Aangezien de Rom-zigeuners in veel gevallen op voorlopige terreinen terechtkomen, is het gebruik maken van een bestaande school in combinatie met een vervoersdienst een zinvol alternatief voor een kampschooltje. De afhankelijkheid van een vaste standplaats voor de uitbouw van een langdurig onderwijsproject wordt zo kleiner.<sup>29</sup>

De hiervoor beschreven projecten werden allemaal speciaal voor Rom-zigeuners ontwikkeld. De voyageurs en de Manoesj-zigeuners zijn eenvoudiger in het gewone onderwijssysteem in te passen. Vooral het taalprobleem is minder groot. De Manoesj-kinderen spreken Nederlands als tweede taal en het Bargoens, de traditionele taal bij voyageurs, is vrijwel uitgestorven. Dit wil nochtans niet zeggen dat de overgang probleemloos verloopt. Er is intensieve begeleiding nodig door P.M.S.-centra en in veel gevallen is er geen vlotte relatie tussen de ouders en de school. Vooral de overgang van lager naar secundair onderwijs is voor veel kinderen problematisch.

Na de oprichting van een woonwagenterrein voor voyageurs te Genk in 1979<sup>30</sup> werden de kinderen ingeschakeld in het normale plaatselijke onderwijs. Om de overgang vlotter te doen verlopen, ontstond vanuit het Woonwagenwerk Limburg een vrijwilligerswerking die naschoolse begeleiding voorzag op het kamp. Op die manier werd de motivatie bij de kinderen verbeterd en werden ze aangezet tot het maken van hun huiswerk.

Tot laat in de jaren '80 was er van enige structuur binnen de verschillende onderwijsprojecten niet veel te merken. De normale scholen waren zelden geneigd om woonwagenkinderen op te nemen en vanuit de overheid werden geen initiatieven genomen. Pas na de federalisering van het onderwijs in 1989 kwam hierin verandering.

29 Interview Henri Delarue

30 Zie bijlage, foto 2



Onmiddellijk werd het project "Rom-Integratie" erkend door het Vlaams Ministerie van Onderwijs. Ook in de Lieven Gevaert gemeenteschool van Mortsel ging een gelijkaardig initiatief van start. Via overgangsklassen konden de Rom-kinderen langzaam geïntegreerd worden in het normale schoolsysteem. In Limburg konden met behulp van het V.F.I.K. (Vlaams Fonds Integratie Kansarmoede) twee projecten (in Hasselt sinds 1991 en in Genk sinds 1993) van start gaan om voyageurskinderen in hun schoolprestaties te stimuleren.

De bedoeling van de Vlaamse Overheid is, door een evaluatie van deze "pilotprojecten" in samenwerking met het V.O.W., op lange termijn een doelmatig onderwijssysteem te creëren voor woonwagenbewoners. Binnen het V.O.W. werd in 1990 een onderwijsdienst opgericht om een betere coördinatie en evaluatie van de verschillende projecten mogelijk te maken. Ook op Europees vlak begint de mogelijkheid te groeien om informatie uit te wisselen met als doel de specifieke onderwijsproblematiek voor woonwagenbewoners te doorgronden.

Bij het ontwikkelen van een onderwijssysteem aangepast aan de doelgroep moet gezinsgericht, kindgericht en schoolgericht gewerkt worden. In dit drieluik zijn het vooral de volwassenen die voor de problemen zorgen. Door het gebrek aan traditie zijn de ouders moeilijk te overtuigen van het nut om hun kinderen te stimuleren om naar school te gaan. Ook de opvang van woonwagenkinderen vergt een grondige bijscholing van de betrokken leerkrachten. De woonwagenwerkers beginnen toch een evolutie te merken. De motivatie en de wil om te leren, schijnt duidelijk te groeien.<sup>31</sup>

De eerste stappen zijn gezet om de emancipatie van de woonwagenbewoners via onderwijs op lange termijn mogelijk te maken. In principe wordt zo de weg geopend naar verdere beroepsopleidingen. Door de grotere sedentarisatie zijn de traditionele beroepen niet meer rendabel. Als er op één woonwagenterrein vijf families moeten leven van handel in schroot dan wordt de concurrentie te groot. Alternatieve beroepen worden daardoor noodzakelijk. Tijdens deze overgangsfase is er aandacht nodig voor de jeugd die te kampen heeft met een grote werkloosheid en bijgevolg met een gebrek aan toekomstperspectief. In Limburg is daarom in 1988 een jeugdbegeleidingsproject opgestart.<sup>32</sup>

31 V.O.W.

32 Interview Maria Frederix

Onderstaande cijfers geven de beroepsstructuur van de woonwagenbewoners in 1994 weer. Als daarbij vermeld wordt dat de zelfstandigen veelal in de tweedehandsautomarkt en de recyclage van schroot actief zijn, dan is het duidelijk dat de economische situatie van de woonwagenbewoners niet bepaald rooskleurig is.<sup>33</sup>

Zelfstandige	16,6 %
In loondienst	09,3 %
Geen beroep (en dus geen inkomen)	28,1 %
Vervangingsinkomen	46,1 %

### 2.3. Verbetering van de gezondheidszorg

Net als bij de uitbouw van onderwijs was een net van standplaatsen de eerste voorwaarde voor een verbetering van de gezondheidszorg. De wantoestanden die heersten onder de woonwagenbewoners konden voortaan effectief aangepakt worden. Voorzieningen als drinkwater en voldoende sanitaire installaties zijn daarvoor noodzakelijk, maar voor de woonwagenbewoners is dit allemaal nog niet zo vanzelfsprekend. Onderstaande tabel laat zien dat de inrichting van de gemeentelijke terreinen in veel gevallen te wensen overlaat. In veel gemeenten moet tot op heden aangedrongen worden op een regelmatige ophaling van het huisvuil door de stedelijke reinigingsdiensten.<sup>34</sup>

aantal terreinen : 27	voorziening aanwezig	
	aantal	%
water	27	100 %
elektriciteit	27	100 %
toilet	20	074 %
berghokken	12	045 %
verharding standplaatsen	10	037 %
douches	10	037 %

33 V.O.W.

34 V.O.W.

Door de inspanningen van Maria Frederix werden er vanaf 1952 binnen het N.W.K. aparte verpleegsters aangesteld voor de woonwagenbevolking. Na 1975 werd dit initiatief niet meer verdergezet. In samenspraak met het V.O.W. werden de woonwagenbewoners van dan af mee opgenomen in de gewone werking van het N.W.K. Wekelijks worden de terreinen door een verpleegster en soms ook door een geneesheer bezocht. Hoewel dit alles de gezondheidstoestand en de hygiëne in het algemeen sterk heeft verbeterd, zijn er nog veel moeilijkheden.<sup>35</sup>

Er is reeds vermeld hoe moeilijk het was voor de woonwagenwerkers om de administratie op het gebied van sociale voorzieningen in orde te maken. De bijdragen werden te laat of helemaal niet betaald en door de "pluk de dag" mentaliteit zagen veel woonwagenbewoners het nut van sociale zekerheid niet in. Waarom betalen voor een ziekenfonds als men gezond is? Op dat vlak hebben de woonwagenwerkers een grondige mentaliteitsverandering proberen te bekomen.

Door de grote inspanningen van de werkers zijn tegenwoordig de meeste woonwagenbewoners in orde met de sociale zekerheid. Ook worden de gezondheidsvoorzieningen veelvuldig gebruikt. Toch doen er zich op dat vlak nog regelmatig problemen voor. Voorgeschreven behandelingen worden niet opgevolgd en medicijnen worden veelal onderling doorgegeven. Ook het onthaal in de gezondheidssector is soms onaangepast. Een constante individuele begeleiding blijft daardoor voorlopig nog nodig.

Algemeen kan gesteld worden dat er tot op heden een slechte gezondheidstoestand heerst onder de woonwagenbevolking. Het inzicht in het hoe en waarom is nog beperkt, maar de feiten liegen er niet om. Uit een overzicht van de sterftcijfers van woonwagenbewoners in Limburg tussen 1978 en 1993 blijkt dat de gemiddelde leeftijd van mannen 54,8 jaar en van vrouwen 64,7 jaar bedraagt.<sup>36</sup> De gemiddelde levensverwachting van de Belgische bevolking bedraagt voor mannen 72,95 jaar en voor vrouwen 79,76 jaar.<sup>37</sup> Het contrast tussen deze cijfers spreekt voor zich. Bij sommige zigeunergroepen hebben de talrijke intergroeps-huwelijken hierop waarschijnlijk een niet te onderschatten invloed.<sup>38</sup> In veel gevallen zijn de

<sup>35</sup> Interview Maria Frederix

<sup>36</sup> V.O.W.

<sup>37</sup> Cijfers van 1991-1993 (Nationaal Instituut voor Statistiek)

<sup>38</sup> Interview Leon Tambour

(voorlopige) standplaatsen bovendien gesitueerd naast een snelweg, een drukke spoorverbinding of in de buurt van fabrieken.<sup>39</sup> Zowel de luchtverontreiniging als de voortdurende lawaaihinder hebben uiteraard ook een negatieve invloed op de algemene gezondheid van de woonwagenbewoners.<sup>40</sup>

#### 2.4. Sensibilisering en documentatie

De negatieve beeldvorming rond woonwagenbewoners bij het grote publiek maken een effectieve verbetering van hun levensomstandigheden soms erg moeilijk. Tot op vandaag verschijnen regelmatig sensationele persartikelen waarin alle negatieve vooroordelen alleen maar bevestigd worden.

Om een efficiënte woonwagenwerking mogelijk te maken, moet ongetwijfeld het grote publiek en de overheid via sensibiliseringsacties bewust gemaakt worden van de problematiek. Phil Bosmans is iemand die duidelijk begrepen had dat een positief gebruik van de media een middel kan zijn om bepaalde wantoestanden aan te klagen. Binnen de B.Z.N. heeft hij op die manier veel sociale acties kunnen starten. Inzake de standplaatsenproblematiek heeft zijn inzet voor de langverwachte doorbraak gezorgd.

Sinds de oprichting van het V.O.W. worden de verschillende media herhaaldelijk aangesproken in verband met problemen die zich stellen voor woonwagenbewoners. Daarbuiten worden verschillende informatiebrochures, diamontages, foto-tentoonstellingen en videofilms ter beschikking gesteld. Dit materiaal kan door verenigingen of particulieren ontleend worden. Ook het unieke, rijkgevlude documentatiecentrum staat open voor alle geïnteresseerden. Bovendien worden diegenen die vanuit hun functie bij O.C.M.W.-centra, politiediensten of in de gezondheidssector regelmatig geconfronteerd worden met woonwagenbewoners, regelmatig geïnformeerd over de specifieke problemen die daarbij soms komen kijken.

Het V.O.W. wordt van overheidswege regelmatig betrokken bij het lanceren van campagnes tegen racisme. Samen met opbouwwerken voor migranten en vertegenwoordigers van de

<sup>39</sup> Zie bijlage, foto 1

<sup>40</sup> V.O.W.

joodse gemeenschap worden concrete acties ondernomen. In 1992 participeerde het V.O.W. bovendien aan een Europees onderzoek over de problematiek en het beleid met betrekking tot woonwagenbewoners in Europa. <sup>41</sup>

### 3. Verdere evolutie binnen het woonwagenwerk

#### 3.1. Van autonomie naar professionalisering

Als jonge, overkoepelende organisatie was het voor het V.O.W. van groot belang de autonomie van de aangesloten leden te respecteren. Hierdoor werd de noodzakelijke vertrouwensrelatie met het doelpubliek behouden en kon er tegelijkertijd in gezamenlijk overleg een gecoördineerd beleid gevoerd worden.

De problematiek is echter te omvangrijk en te complex om amateurisme toe te laten. Voor een effectieve werking moet men kunnen rekenen op voltijds geëngageerde werkers die over een grote deskundigheid beschikken. Er is bijgevolg binnen het V.O.W. een evolutie te merken naar een grotere professionalisering van de aanpak. Nochtans is de vrijwilligerswerking nog steeds een belangrijk en noodzakelijk onderdeel van het V.O.W. Ondanks de sterkere centralisatie en het grotere aantal professionele woonwagenwerkers blijft de vertrouwensrelatie met de woonwagenbewoners een eerste vereiste. De evolutie naar centralisatie en professionalisering culmineerde op 23 september 1991 in een grondige structuurwijziging van het V.O.W.

De samenstelling van de raad van beheer is tijdens dit proces uiteraard verschillende malen gewijzigd. Er volgt een kort overzicht van de evolutie, vertrekkende van de oorspronkelijke v.z.w.'s die in 1977 het V.O.W. hielpen oprichten.

De in 1947 opgerichte v.z.w. "Werk der Foorreizigers en Rondtrekkenden" werd kort na de oprichting van het V.O.W. overbodig. De v.z.w. werd op het einde van 1977 ontbonden. Doordat de "Vereniging voor Foorreizigers" altijd in samenwerking met pater Beckers had gefunctioneerd, werd deze v.z.w. vrijwel gelijktijdig opgeheven.

---

<sup>41</sup> V.O.W.

Henri Delarue werd als vertegenwoordiger van het apostolaat in Oost- en West-Vlaanderen in 1991 door een nieuwe vrijgestelde priester opgevolgd : Omer Hommez. De activiteiten van Henri Delarue begonnen sindsdien steeds minder raakpunten te vertonen met de werking van het V.O.W. De samenwerking verliep niet echt vlot. Vanaf 1994 maakt Delarue bijgevolg geen deel meer uit van de raad van beheer van het V.O.W.

De v.z.w. "Vereniging Kempische Foorreizigers" werd tijdens de herstructurering van 1991 ontbonden wegens een overlapping van de activiteiten met het V.O.W. De huidige positie van het religieuze apostolaat wordt verder in een afzonderlijke paragraaf behandeld.

Frans Van Oudenhove verving vanaf 1991 Koen Van Rijckeghem als afgevaardigd beheerder van de B.Z.N. In 1994 werd de v.z.w. "Woonwagengactie Bond Zonder Naam" in onderlinge afspraak met het V.O.W. opgeheven. Wel wordt B.Z.N. nog steeds vertegenwoordigd in de raad van beheer van het V.O.W. B.Z.N. betaalt bovendien verder het jaarloon van een voltijds V.O.W. medewerker.

Roger de Blaere stond er vanaf 1988 alleen voor binnen de v.z.w. "De Woonwagenvriend, Arrondissement Dendermonde". Door de beperkte werking werd de v.z.w. vanaf 1991 niet meer opgenomen in de raad van beheer.

De "Vereniging voor Woonwagengedwongen Brabant" werd na de reorganisatie in 1991 niet meer in de raad van beheer opgenomen. De vrijwilligerswerking was te beperkt om te kunnen kaderen binnen het V.O.W. Wel heeft de voyageur, René De Bodt stichter van de v.z.w. een nieuw initiatief genomen. De bedoeling was om samen met vertegenwoordigers van de Rom- en de Manoesh-zigeuners een organisatie te vormen, die de problemen en eisen van woonwagengedwongen kenbaar zou maken. Daartoe werd in 1993 de v.z.w. "Comité national des Gens du Voyage" opgericht. Het V.O.W., dat hierin een interessante mogelijkheid zag tot emancipatie en zelfbewustzijn, heeft het experiment van bij het begin gesteund. In de praktijk bleek de samenwerking tussen de verschillende groepen woonwagengedwongen echter niet zo vlot te verlopen. De resultaten van de werking van de v.z.w. blijven tot nu toe beperkt.

Bij een reorganisatie van het Limburgse Woonwagengedwongen in 1986 werd de v.z.w. "Woonwagengedwongen Siemkensheuvel" in het provinciale woonwagengedwongen opgenomen. Pater Sangers was door gezondheidsproblemen niet meer in staat de werking van de v.z.w. te volgen.



In 1991 werd het V.O.W. een gecentraliseerde v.z.w. met afzonderlijke regionale secretariaten in Limburg, Antwerpen, West-Vlaanderen en Brabant. Aangezien de woonwagenbevolking in Oost-Vlaanderen relatief gering is, wordt die mee behandeld door het Westvlaamse secretariaat. Uitzondering op dit alles is de v.z.w. "Keree Amende" die door de specifieke doelgroep, de Rom-zigeuners, zijn onafhankelijke werking heeft bewaard. De autonome vrijwilligersorganisaties zijn voor het grootste deel verdwenen of ingepast in de nieuwe structuur.

De huidige leden van de raad van beheer zijn<sup>42</sup> :

- Stef Vandebroek (voorzitter van het V.O.W. en deskundige in de welzijnssector)
- Rob Van Noppen (deskundige in de welzijnssector)
- Frans Van Oudenhove (deskundige in de welzijnssector)
- Ralf Bas (criminoloog)
- Maria Frederix (Woonwagenwerk Limburg)
- Bert Van Thienen (Woonwagenwerk Limburg)
- Omer Hommez (aalmoezenier en vrijwilliger woonwagenwerking)
- Bob Monsecour (aalmoezenier en vrijwilliger woonwagenwerking)
- Leon Tambour ("Keree Amende")

De professionalisering van het V.O.W. veroorzaakte soms spanningen tussen de vrijwilligers en de betaalde werkkrachten door de grote verschillen in manier van werken. De betaalde krachten werken veel meer taakgericht aangezien zij afhankelijk zijn van de subsidies voor een bepaald project. Dit is misschien een beperking ten opzichte van de vrijwilligers die veel vlotter kunnen inspelen op nieuwe behoeften. De omvangrijkere administratie geeft de professionele woonwagenwerkers bovendien veel extra werk. Anderzijds geven de verslagen en rapporten ook de mogelijkheid tot een betere evaluatie van de werking.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Belgisch Staatsblad - Moniteur Belge 23/9/94

<sup>43</sup> V.O.W.

### 3.2. Situatie in Wallonië

Sinds de Tweede Wereldoorlog werd er in Wallonië niet veel meer gedaan voor de woonwagenbewoners. Vanuit religieuze hoek werd het door het dalend aantal roepingen steeds moeilijker om voldoende hulp te bieden bij de sociaal-administratieve problemen en verjagingen. Maria Frederix moest bijgevolg herhaaldelijk haar werkingsgebied uitbreiden tot Luik.<sup>44</sup>

Vanaf 1980 stimuleerde het V.O.W. het opstarten van een Waalse zusterorganisatie. Wegens gebrek aan voldoende vrijwilligers en financiële middelen gebeurde er voorlopig niets. In 1985 werd er opnieuw onderhandeld in samenwerking met Maria Frederix. Pas in 1987 werd een v.z.w. opgericht : C.O.P.R.O.D.E.V. (Coordination pour la Promotion et le Développement des Gens du Voyage) Moeilijkheden met de organisatie en de subsidieregeling zorgden ervoor dat de werking niet echt van de grond kwam. In 1992 vielen de activiteiten volledig stil, met uitzondering van het zoeken naar subsidies. Ondanks de steun van het V.O.W. zijn de financiële problemen tot op heden niet afdoende opgelost.<sup>45</sup>

### 3.3. De geestelijkheid is nog steeds actief

Binnen het nieuwe kader van het V.O.W. bleven verschillende geestelijken actief meewerken voor een verbetering van het lot van de woonwagenbewoners. De maatschappelijke en sociale bijstand, die vroeger een belangrijk onderdeel vormde van de werking van het apostolische foor- en woonwagenwerk, werd uiteraard door het V.O.W. overgenomen.<sup>46</sup>

Bij een reorganisatie binnen het apostolaat werd in 1991 beslist om de foorreizigers definitief als een volledig aparte groep te behandelen. De kapucijnen Kris Vanderlinden en Ettienne Van Hamel verzorgen sindsdien het apostolaat bij de Vlaamse foorreizigers.

---

44 Interview Maria Frederix

45 V.O.W.

46 A.M.S. Beckers

Voor de zigeuners en de voyageurs in Vlaanderen werden drie geestelijken aangesteld :

- Priester Remi Vermeulen                      Limburg
- Pater Bob Monsecour (kapucijn)            Brussel, Brabant en Antwerpen
- Priester Omer Hommez                        Oost- en West-Vlaanderen

In Wallonië ligt de situatie anders. Aangezien C.O.P.R.O.D.E.V. daar op een laag pitje draait, is er een groot tekort aan maatschappelijke en sociale bijstand voor de woonwagenbewoners. Dit betekent veel extra werk voor de Waalse aalmoezenier, pater George Nossent s.j. <sup>47</sup>

In de oprichtingsstatuten staat vermeld dat het V.O.W. een pluralistische organisatie is. Dit is van groot belang bij onderhandelingen met lokale politici voor het aanleggen van standplaatsen of voor andere kwesties. In 1995 werd binnen het V.O.W. een werkgroep opgericht die de positie van de geestelijkheid binnen de globale woonwagenwerking beter moet afbakenen, teneinde het pluralistisch karakter van het V.O.W. te verzekeren. <sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Interview Bob Monsecour

<sup>48</sup> V.O.W.

#### 4. Besluit

In 1977 werden de bestaande woonwagenwerkingen in Vlaanderen gebundeld in een overkoepelend overlegorgaan, het V.O.W. Dit gebeurde zowel op aanvraag van de overheid, die een beter gestructureerde welzijnswerking wenselijk achtte, als vanuit de woonwagenwerkers zelf die nood hadden aan een betere onderlinge samenwerking.

De werkingsprioriteiten waren van bij het begin duidelijk : een oplossing voor de standplaatsenproblematiek, emancipatie van de woonwagenbewoners door hen aangepast onderwijs te bieden, een verbetering van de algemene gezondheidstoestand en zowel het grote publiek als de verschillende overheden bewust maken van de woonwagenproblematiek. Na bijna twintig jaar V.O.W. blijkt dat snelle, eenvoudige oplossingen niet voorhanden zijn. Werken met en voor woonwagenbewoners is een moeilijke opdracht die pas op lange termijn resultaten laat zien.

Opvallend in verband met het ijveren voor standplaatsen en onderwijs is de relatief grote steun van de nationale en vooral van de federale overheid. Op lokaal vlak daarentegen is de medewerking niet altijd even vanzelfsprekend. Lokale politici worden veel rechtstreeks geconfronteerd met de problematiek en electorale belangen halen het nogal eens op het belang van het welzijn van de woonwagenbewoners.

De groei naar professionalisering was binnen het V.O.W. een onvermijdelijk proces. Wanneer een werking louter op vrijwilligers gebaseerd blijft, bestaat altijd het risico dat die werking samen met de vrijwilligers verdwijnt. Door een toename van het aantal betaalde werkrachten werd de continuïteit verzekerd. Een continuïteit die, zo zal blijken uit het volgende hoofdstuk, absoluut noodzakelijk is om te blijven ijveren voor de rechten van de woonwagenbewoners.



## HOOFDSTUK 5 : HET WOONWAGENWERK OP WEG NAAR HET JAAR 2000

De algemene situatie van de woonwagenbewoners is dankzij de inzet van de naoorlogse woonwagenwerkingen op veel vlakken verbeterd, maar de meeste problemen zijn nog niet afdoende opgelost. De emancipatie en de integratie van een bevolkingsgroep is een langdurig en moeilijk proces. Tijdens dit proces mogen ook de acute problemen zeker niet uit het oog verloren worden. Directe interventie bij dringende situaties moet gecombineerd worden met duidelijke doelstellingen op lange termijn. Hierna volgt een beschrijving van het beleid en de werkingsprioriteiten van het V.O.W. tot en met het jaar 2000. De verschillende sectoren worden kort behandeld.<sup>1</sup>

### 1. Standplaatsen

Met de cijfers van de woonwagentellingen in 1988 en 1993 kon het V.O.W. een prognose maken van de behoefte aan terreinen tegen het jaar 2000. De onderstaande tabel geeft de resultaten weer.

a)	huidig aantal gezinnen (foorreizigers niet inbegrepen)	980
b)	huidige capaciteit van de gemeentelijke terreinen	355
c)	huidig tekort aan standplaatsen (a - b)	625
d)	verwachte netto-aangroei van de populatie	110
e)	verwacht aantal gezinnen in 2000 (a + d)	1090

RESULTAAT : tekort aantal standplaatsen in 2000 (e - b) 735

<sup>1</sup> V.O.W.

De inrichting van nieuwe standplaatsen blijft bijgevolg een belangrijke opdracht voor het V.O.W. Er zijn enkele grote groepen woonwagenbewoners die nog geen terrein ter beschikking hebben. Met name in de gemeenten Aalst, Herentals en St.-Truiden is er dringend nood aan een gemeentelijke standplaats. Verder moet de situatie van de gezinnen op illegale terreinen zo snel mogelijk geregulariseerd worden en er dienen nieuwe terreinen aangelegd te worden om de natuurlijke aangroei van de woonwagenbevolking op te vangen. Nu reeds zijn de meeste terreinen overbelast.

Om de **illegale terreinen** formeel in orde te maken, moeten vergunningen voor woonwagens op onbebouwde privé-grond verleend worden. Het V.O.W. zal er bij de minister van Ruimtelijke Ordening op aandringen om in overleg met de betrokken instanties criteria op te stellen die het afleveren van vergunningen mogelijk moeten maken.

De **nieuwe terreinen** zouden in de schoot van de Vlaamse Huisvestingsmaatschappij tot stand kunnen komen. De woonwagenbevolking is overwegend een populatie die binnen de doelgroep valt van de sociale huisvesting. De gemiddelde prijs van een sociale woning is veel duurder dan de aanleg van een woonwagenterrein. Bovendien kan de inbreng van de woonwagenbewoners substantieel zijn in de vorm van aankoop of huur van de benodigde gronden.

Verder dienen de **bestaande terreinen** in veel gevallen gerenoveerd te worden en het beheer moet constant opgevolgd worden. Verwaarlozing door de gemeentelijke diensten leidt onherroepelijk tot verloedering.

Voor **doortrekkers** zullen in de toekomst de provincies, in overleg met de betrokken gemeenten, per arrondissement minimaal één pleisterplaats aanduiden.

## 2. Onderwijs

Een overzicht van de situatie op het vlak van onderwijs in 1994 duidt onmiddellijk een betekenisvolle vooruitgang aan. Toch kan er nog veel verbeterd worden.

Van de **Rom-kinderen** gaat slechts 18,8 % naar de lagere school (tussen 40 en 100 % van de lesdagen).

Van de **Manoesj-kinderen** gaat 80,7 % naar de lagere school.

Slechts 67,8 % gaat naar het middelbaar onderwijs.

Van de **voyageurskinderen** gaat 94,6 % naar de lagere school.

(80,3 % van de kinderen gaat meer dan vier dagen per week naar school)

Participatie aan het **hoger onderwijs** is praktisch nihil.

Voyageurs- en Manoesj-kinderen hebben op school in de meeste gevallen extra bijstand nodig. Rom-kinderen hebben afzonderlijke instapklassen nodig. Dit is zowel noodzakelijk voor de taalmoeilijkheden als voor de schoolse socialisatie. Verder dient de motivering bij de Rom-zigeuners nog sterk te verbeteren.

De projecten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, dienen verlengd en uitgebreid te worden. Er zijn steeds meer woonwagengezinnen die wensen dat hun kinderen naar school zouden kunnen gaan.

Het V.O.W. zal contacten leggen om in de opleiding en de navorming van leerkrachten en P.M.S.-personeel het woonwagenthema aan bod te brengen. Er zal hiertoe samengewerkt worden met diensten die zich met andere minderheidsgroepen inlaten, met name kermis-, circus- en schipperskinderen.

Er is ook een sterke behoefte aan de begeleiding en opvang van jongeren. De interesse bij woonwagenjongeren om in het secundair onderwijs te stappen neemt alsmaar toe. Ook dienen er buitenschoolse opleidingen ontwikkeld te worden voor jongeren die voor het einde van hun leerplicht schoolmoe worden.

## 3. Gezondheidszorg

Door een verdere samenwerking met "Kind en Gezin" hoopt het V.O.W. de algemene gezondheidstoestand verder te verbeteren. Er zou gespecialiseerd personeel aangesteld moeten worden dat, door een deskundigere kijk op het doelpubliek, meer resultaten kan behalen. Op die manier kunnen er betere adviezen gegeven worden : individueel aan de ouders en collectief in vormende samenkomsten van de woonwagengezinnen.

## 4. Een aparte werking voor Rom-zigeuners is noodzakelijk

Er is verschillende malen op gewezen dat de Rom-zigeuners het minst geïntegreerd zijn in de samenleving. Zij houden sterk aan hun traditioneel levenspatroon en bewaren doelbewust een grote afstand met de burgermaatschappij. Zowat alle Rom-zigeuners in Vlaanderen worden sinds het einde van de jaren '60 begeleid door het echtpaar Tambour. Zeven dagen op zeven zetten zij zich in voor hun specifiek doelpubliek. Door deze verregaande vorm van engagement is een zeldzame graad van aanvaarding bereikt binnen de Rom-gemeenschap.

In de nabije toekomst moet gewerkt worden aan de opvolging van deze pioniers. Daartoe is het noodzakelijk dat er opnieuw een persoonlijke band groeit tussen de nieuwe hulpverlener(s) en de doelgroep. Indien dit niet gebeurt, is meer dan 25 jaar Rom-begeleiding vergeefs geweest. Gezien de Rom-kinderen tegenwoordig stilaan Nederlandstalig onderwijs beginnen te volgen, kan er gehoopt worden dat verschillenden onder hen, zodra ze volwassen zijn, stilaan hun eigen zaken zullen kunnen beredderen. Nu het perspectief op een structurele verbetering van de situatie begint te groeien, mag de draad zeker niet losgelaten worden.

## 5. Besluit

Het V.O.W. werkt in haar huidige vorm verder aan de emancipatie en de integratie van de woonwagengezinnen. Het is een opbouwwerk waarbij de resultaten minder spectaculair, maar meer diepgaand merkbaar zijn. De werkingsprioriteiten die de naoorlogse woonwagenwerking hebben beheerst, zijn nog steeds actueel. Met de deskundigheid en de ervaring die gebundeld werd in het V.O.W. kan de eerstvolgende jaren in dezelfde lijn verdergewerkt worden aan het vooropgestelde doel.

## ALGEMEEN BESLUIT

In het eerste hoofdstuk kwamen de vragen rond de identiteit en de afkomst van de verschillende soorten woonwagenbewoners aan bod. Verder onderzoek zal in de toekomst uitsluitend moeten geven rond de onzekerheden die er nog steeds heersen rond die kwestie. Wel bleek het nomadisme in de industriële, Westerse samenleving een marginaal gegeven te zijn. De marginaliteit en de ongunstige sociaal-economische situatie van de woonwagenbewoners bleken bij het bestuderen van bijna 130 jaar woonwagenwerk constante gegevens.

De veranderingen binnen de woonwagenwerking, met andere woorden de verschillende manieren waarop de samenleving aandacht schonk aan de woonwagenbewoners, waren het onderwerp van deze studie. Het ontstaan en het doel van de woonwagenwerkingen bleken sterk in verband te staan met de algemene (politieke) situatie binnen de Belgische samenleving. Er kunnen algemeen gezien twee fases onderscheiden worden.

Het ontstaan van het apostolische foor- en woonwagenwerk kadert in het streven van de negentiende-eeuwse katholieke Kerk om haar positie in de samenleving te behouden en zo mogelijk te versterken. Via een netwerk van lekenverenigingen en sociale werkingen begon de Kerk vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw een krachtig organisatiewezen uit te bouwen. Het ultramontaanse corporatisme was het antwoord op het liberale individualisme en de socialistische klassenstrijd. Het dynamisme van die beweging wordt geïllustreerd door de grote inzet van talrijke vrijwillig(st)ers voor een relatief kleine, marginale bevolkingsgroep. Ook de woonwagenbewoners kregen namelijk, net als bijna alle bevolkingsgroepen, een specifieke religieuze en sociale begeleiding.

Na de Tweede Wereldoorlog was de rol van dit soort grote levensbeschouwelijke bewegingen uitgespeeld. De secularisering deed ook de kracht van het apostolische foorwerk afnemen. De comités verdwenen bij gebrek aan nieuwe aalmoezeniers en vrijwillig(st)ers. Het nog dynamische apostolische foorwerk in West-Vlaanderen vormt hierop een belangrijke uitzondering. Ondertussen begonnen buiten de Kerkstructuur nieuwe individuele initiatieven te ontstaan. De oprichting van pluralistische woonwagenwerkingen, die in 1977 overkoepeld werden door het V.O.W., kan geplaatst worden binnen de opkomst van de zogenaamde nieuwe sociale beweging van de jaren '60 en '70.

De naoorlogse woonwagenwerkingen werden al snel geconfronteerd met nieuwe problemen. De groei van het administratieve apparaat door de uitbouw van de sociale zekerheid is voor de grotendeels analfabete woonwagenbevolking een onoverkomelijke moeilijkheid. Vanaf de tweede helft van de jaren '60 zorgde de ruimtelijke ordening bovendien voor een escalatie van het standplaatsenprobleem.

Ondanks het pluralistische karakter van de hedendaagse woonwagenwerking zijn de katholieke wortels nog steeds zichtbaar. De geestelijkheid is ook na de Tweede Wereldoorlog actief gebleven in de woonwagenwerking. Uiteindelijk was het ook een pater die zorgde voor de doorbraak in de uitzichtloze standplaatsenproblematiek.

De evolutie van een ultramontaanse, apostolische beweging naar een pluralistische, sociale organisatie wordt als het ware benadrukt door de recente oprichting van een werkgroep binnen het V.O.W. die de toekomstige positie van de geestelijkheid zal omschrijven.

## DANKWOORD

Het beëindigen van deze licentiaatsverhandeling betekent tegelijkertijd het afsluiten van twee jaar studeren aan de Katholieke Universiteit van Leuven. Het is een goede gelegenheid om al diegenen te vermelden die een onmisbare bijdrage hebben geleverd aan de realisatie van dit werk.

Eerst en vooral wil ik mijn ouders bedanken voor hun voortdurende interesse en hun vele suggesties en verbeteringen tijdens het uitschrijven van de verschillende hoofdstukken. Dank ook aan alle medestudenten voor hun steun en vriendschap. In het bijzonder wil ik Peter Hoste vermelden voor zijn spontane hulp tijdens de laatste fase van het onderzoek.

Het lokaliseren van de benodigde bronnen was nooit mogelijk geweest zonder de professionele toewijding van de archivarissen pater Tytgat (kapucijn), pater Koenen (minderbroeder) en pater Butaye s.j. Tijdens mijn opzoekingen in de kantoren van de B.Z.N. werd ik aangenaam verrast door de vriendschappelijke sfeer. Ook wil ik speciaal de V.O.W.- medewerkers vermelden die telkens bereid waren tijd vrij te maken om mijn vragen te beantwoorden. Verder kan ik alle mensen die mij een interview toestonden niet genoeg bedanken voor de bereidwilligheid waarmee zij op de vele vragen een antwoord gaven.

Professor Leen Van Molle wil ik bedanken voor haar oprechte interesse in het onderzoek, voor het uiterst aandachtige overlezen en haar opbouwende kritiek tijdens het uitschrijven van deze studie.

Last but not least zou ik mijn vriendin, Lucie, willen vermelden die met haar voortdurende aandacht en praktische hulp een grote steun was tijdens het volbrengen van deze opdracht.

## BIBLIOGRAFIE

### 1. Onuitgegeven bronnenmateriaal

- Het archief van de kapucijnen (Ossemarkt 14, Antwerpen), A. KAP.

1. Verslagen van het comité Brugge (1870-1964).
2. Algemene documenten over het Nationaal Foor- en Woonwagenwerk opgesteld door pater Gervasius.
3. Lijsten met communicanten en huwelijken per sector. Antwerpen (1877-1919), Brussel (1878), Gent (1876-1921), Leuven (1883-1912), Luik (1877-1919), Bergen (1879-1911), Doornik (1900, 1904-1905, 1911-1912), Namen (1898-1900, 1904-1914, 1920-1921), Florennes (1911-1912), Charleroi (1912-1913), Brugge (1870 e.v.)
4. Van Eernegem, P. Necrologium van de Minderbroeders Capucijnen der Belgische Provincie, 1882-1948. (manuscript).
5. Vox Minorum, informatieblad van de Vlaamse minderbroeders kapucijnen.

- Het archief van de minderbroeders (Minderbroedersstraat 5, Sint-Truiden), A.M.S.

Kranteknipsels, briefwisseling, verslagen en persoonlijke documenten i.v.m. pater Beckers en pater Kortleven konden geraadpleegd worden.



- Het archief der Vlaamse jezuiten (Waversebaan 220, Heverlee), A.V.J.  
Briefwisseling en pamfletten i.v.m. het Foorwerk van pater Van Caloen s.j. Over pater Caers s.j. en Van Langermeersch s.j. geen specifiek materiaal i.v.m. het Foorwerk.
- Informatie- en documentatiecentrum van de v.z.w. "Bond Zonder Naam", (Sint-Jakobsmarkt, 39, Antwerpen), B.Z.N.  
7 mappen met verslagen, briefwisseling en kranteknijsels in verband met de woonwagenactie.
- v.z.w. Vlaams Overleg Woonwagenwerk (Ravenstraat 112, Leuven), V.O.W.  
Verschillende verslagen en interne documenten.

## 2. Uitgegeven bronnenmateriaal

Katholieke congressen van sociale werken (in chronologische volgorde).  
De uitgegeven verslagen van deze congressen werden geraadpleegd op het KADOC.  
(Katholiek Documentatie- en Onderzoekscentrum, Vlamingenstraat 39, Leuven)

Oeuvres Catholiques, Charleroi	1886
Congrès des oeuvres sociales à Liège	1886
Oeuvres Catholiques, Charleroi	1887
Congrès des oeuvres sociales à Liège	1887
Oeuvres Catholiques, Charleroi	1888
Katholieke werken aartsbisdom Mechelen	1889
Congrès des oeuvres sociales à Liège	1890
Congrès régional des oeuvres catholiques, Nivelles	1899
Congrès des oeuvres catholiques de l'arrondissement de Bruxelles	1901
Eerste congres van maatschappelijke en godsdienstige werken in Limburg, Hasselt	1901
Congres der katholieke werken van het arrondissement Antwerpen	1902
Congrès de l'arrondissement de Liège	1902
Katholieke werken aartsbisdom Mechelen	1902

Congres der katholieke werken van het arrondissement Leuven	1904
Congrès régional des oeuvres catholiques de l'arrondissement de Mons	1905
Algemeen verslag van het congres der Katholieke werken van het arrondissement Sint-Niklaas	1905
Congrès des oeuvres catholiques de l'arrondissement de Soignies, Braine-le-Comte	1907
Congres der maatschappelijke werken van het arrondissement Oudenaarde	1908
Congrès des oeuvres catholiques de la circonscription Tournai	1908
Congres der maatschappelijke katholieke werken van het kanton Halle, Brussel	1909
Congrès régional des oeuvres sociales de l'arrondissement Huy-Waremme	1909
Congrès régional de Frasnes-lez -Buissonal, Ronse	1909
Congres van de katholieke werken van het arrondissement Gent-Eeklo, Gent	1911
Rapport fait au congrès familial tenu à Maredsous	1911
Congrès des oeuvres sociales de l'arrondissement de Namur	1911
Congres van maatschappelijke werken te Vilvoorde	1911

## 3. Mondelinge bronnen

<u>Bosmans Phil</u>	Geboren in 1922 Priesterwijding in 1948 Vanaf 1957 actief binnen de "Bond Zonder Naam". Vanaf 1971 aandacht voor de woonwagenproblematiek. Het interview vond plaats op 25 november 1994 in de huidige verblijfplaats van de respondent gelegen in de Holle Weg 2 te Kontich-Kazerne.
<u>Delarue Henri</u>	Geboren in 1922 Priesterwijding in 1947 Vanaf 1942 eerste contacten met woonwagenbewoners. Het interview vond plaats op 15 december 1994 in de woning van de respondent gelegen in de Zannekinstraat 28 te Oostkamp.

- Frederix Maria Geboren in 1915  
Vanaf 1945 als verpleegster actieve inzet voor de woonwagenbevolking in Limburg.  
Het interview vond plaats op 28 november 1994 in de woning van de respondent gelegen in de Pastorijstraat 3 te Lanaken.
- Hommez Omer Geboren in 1943  
Priesterwijding in 1967  
Vanaf 1990 actief binnen het woonwagenapostolaat.  
Het interview vond plaats op 14 december 1994 op mijn studentenappartement te Leuven.
- Monsecour Bob Geboren in 1931  
Ingetreden in de orde van de kapucijnen in 1952  
Priesterwijding in 1959  
Vanaf 1983 actief binnen het woonwagenapostolaat.  
Het interview vond plaats op 27 november 1994 in het klooster van de respondent te Leuven.
- Tambour Léon Geboren in 1935  
Stichter en voorzitter van de in 1973 opgerichte v.z.w. "Zigeuneractie-Keree Amende"  
Het interview vond plaats op 20 november 1993 in de woning van de respondent gelegen in de Pallieterstraat 9 te Merksem.
- Vanderlinden Kris Geboren in 1929  
Ingetreden in de orde van de kapucijnen in 1949  
Priesterwijding in 1956  
Vanaf 1961 aalmoezenier voor de woonwagenbewoners  
Het interview ging door per telefoon op 13 juni 1995

Met oprechte dank aan de medewerkers van het V.O.W. te Leuven, in het bijzonder Dirk Beersmans en Toon Machiels. Hun suggesties en bijkomende informatie waren van zeer grote waarde.

#### 4. Literatuur

Alleen de geciteerde literatuur is in de lijst opgenomen. Wie ruimer geïnteresseerd is in de problematiek van de woonwagenbewoners kan terecht bij de v.z.w. Vlaams Overleg Woonwagenwerk, Ravenstraat 112 te Leuven. De bibliotheek van het V.O.W. bevat een rijke verzameling literatuur en studies die ook kunnen ontleend worden.

Acton, T. Gypsy Politics and Social Change. The development of ethnic ideology and pressure politics among British gypsies from Victorian reformism to Romany nationalism. Londen, 1974.

Akkermans, P. Wet van 29 maart 1962 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening en van de stedenbouw, zoals gewijzigd bij latere wetten en decreet, alsmede de verschillende uitvoeringsbesluiten (officieuze coördinatie). Brussel, 1985.

Art, J. "Kerk en religie 1844-1917" in : Algemene Geschiedenis der Nederlanden XII. Haarlem, 1977, 168-178.

Baudet, H. Het Paradijs op aarde. Gedachten over de verhouding van de Europese tot de buiten-Europese mens. Assen, 1959.

Beckers, P. "Woonwagenbewoners in Vlaanderen : beknopt verslag omtrent een beleid". Volksoopvoeding, 26 (1977) 321-349.

Beijer, W. Wonen in een wagen : vroeger en nu. Aduard, 1978.

Belpaire, M. Constance Teichmann. Antwerpen, 1908.

Bergmans, P. "Constance Teichmann". Biographie Nationale, 24 (1926-1929) 658-659.

Black, G. A Gypsy bibliography. New York, 1909.

Bloch, J. Les Tsiganes. Que sais-je ? Parijs, 1953.

Block, M. Moeurs et Coutumes des Tsiganes. Parijs, 1936.

Bogaart, N.; Eeuwijk, P. en Rogier, J. Zigeuners, de overleving van een reizend volk. Amsterdam, 1975.

Bonneure, F. De Kapucijnen vierhonderd jaar in Brugge (1592-1992). Brugge, 1992.

Bruggemeijer, B. Bewogen bestaan. Een historische analyse van de fysieke en sociale milieus van de Nederlandse woonwagenbevolking. Schets van een mogelijke benadering van de problematiek van de woonwagenbevolking in de Nederlandse samenleving. 's Gravenhage, 1980.

Clebert, J. De zigeuners. Zeist, 1964.

Cuijle, J. Zigeuners in Vlaanderen. Antwerpen, 1973.

Cuijle, J. en Rijkewaert, H. Zigeuners, mensen zonder rechten in de greep van de angst. K.13-Katernen, Bond Zonder Naam. Antwerpen, 1973.

Debruyckere, T. Zigeuners in België tussen 1868 en 1943. Structuralistische benadering van een repressiever wordend beleid. Licentiaatsverhandeling, Universiteit Gent, dept. geschiedenis, 1993.

De Maeyer, J. ed. De Sint-Lucasscholen en de neogotiek, 1862-1914. KADOC-studies V. Leuven, 1988.

De Maeyer, J. en Wynants, P. ed. De Vincentianen in België 1842-1992 Les Vincentiens en Belgique. KADOC-studies XIV. Leuven, 1992.

De Waegemaeker, K. De Kapucijnen te Brugge sinds 1592. Brugge, 1971.

Flour, E. (o.l.v. Van Molle, L.) en Jacques, C. (ss. dir. Gubin E.) Bronnen voor de geschiedenis van de vrouwenbeweging in België 1830-1993 Répertoire des sources du féminisme en Belgique. Brussel, 1993.

Fontaine, L. Histoire du colportage en Europe (XV-XIX siècle). Parijs, 1993.

Formesyn, N. Ik een Barakkeman? ... Gij een boer? Een verkennende studie naar de identiteit van voyageurs in Eeklo en Gent. Scriptie, Maatschappelijk Werker, Gent, 1994.

Fraser, A. The gypsies. Oxford, 1992.

Frederix, J. Het vrachtvervoer over land naar de haven van Antwerpen 1488-1556. Licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, dept. Geschiedenis, 1969.

Freese, C. Zur Geschichte und Gegenwart der Zigeuner und Landfahrer in Deutschland. Versuch einer subkulturtheoretischen Erklärung. Nürnberg, 1980.

Gerard, E. De christelijke arbeidersbeweging in België. KADOC-studies XI. Leuven, 1991.

Haesendonck, P. Woonwagenbewoners tussen gestructureerde standplaatsen en wild nomadisme. Sociologisch veldonderzoek bij een deelgroep: de voyageurs. Licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, dept. Sociologie, 1980.

Hellemans, S. Strijd om de moderniteit. Sociale bewegingen en verzuiling in Europa sinds 1800. KADOC-studies X. Leuven, 1990.

Hermans, A. en Van Lierde, K. Nomadisme et Pauvreté. Analyse comparative des problèmes des nomades aux Pays-Bas, en République Fédérale de l'Allemagne et en Belgique. Licentiaatsverhandeling, Katholieke Universiteit Leuven, dept. Sociologie, 1980.

Hovens, P. en Hovens, J. Zigeuners, woonwagenbewoners en reizenden: een bibliografie. Gypsies, caravandwellers and travellers: a bibliography. Rijswijk, 1982.

Irons, W. en Dyson-Hudson, N. Perspectives on Nomadism. New York, 1972.

Jochimsen, L. Zigeuner Heute. Stuttgart, 1972.

Kaprow, M. "Celebrating Impermanence: Gypsies in a Spanish City" in: P. De Vita, ed. The Naked Anthropologist: Tales from Around the World. Wooldworth, 1991, 218-231.

Kenrick, R. en Puxon, G. Destins Gitans, des origines à la solution finale. Parijs, 1974.

Kortleven, L. Uit het zwerversleventje. Leuven, 1962.

La Curme de Sainte-Palaye, J. Dictionnaire historique de l'ancien langage François ou Glossaire de la langue Française. 10 dln. Hildesheim, 1972.

Lamberts, E. "De ontwikkeling van de sociaal-katholieke ideologie in België" in : E. Lamberts, ed. Een kantelend tijdperk. De wending van de Kerk naar het volk in Noord-West-Europa (1890-1910). KADOC-studies XIII. Leuven, 1992, 49-64.

Lamberts, E. "Het ultramontanisme in België, 1830-1914" in E. Lamberts, ed. Kruistocht tegen het liberalisme. Facetten van het ultramontanisme in België in de 19de eeuw. KADOC-Jaarboek 1983. Leuven, 1984, 37-64.

Lamberts, E. "Van Kerk naar zuil : de ontwikkeling van het katholiek organisatiewezen in België in de 19de eeuw" in : J. Billiet, ed. Tussen bescherming en verovering. Sociologen en historici over zuilvorming. KADOC-studies XI. Leuven, 1988, 83-134.

Laureys, D. De Mindere Broeders van Franciscus (1842-1992). 150 jaar minderbroeders in Vlaanderen. Mechelen, 1992.

Lenders, P. "Vrachtvoerders en Teuten. Retourmigranten in de oude Brabantse en Luikse Kempen (1500-1920). Zin, opkomst en ondergang van de stroming". Het Oude Land Van Loon, 47 (1993) 167-211.

Liégeois, J. Les tsiganes. Parijs, 1971.

Liégeois, J. Tsiganes et Voyageurs. Données socio-culturelles. Données socio-politiques. Straatsburg, 1985.

Lucassen, L. En men noemde hen zigeuners. De geschiedenis van Kaldarasch, Ursari, Lowara en Sinti in Nederland : 1750-1944. Amsterdam, 1990.

Lucassen, L. "A Blind Spot : Migratory and Travelling Groups in Western European Historiography". International Review of Social History, 38 (1993), 209-235.

Luykx, T. en Platel, M. Politieke Geschiedenis van België van 1789 tot 1985. 2 dln. Antwerpen, 1985.

Martinez, N. Les Tsiganes. Que sais-je ? Parijs, 1986.

Mertens, J. "De vier dorpen van de bank van Pelt (16de - 17de eeuw)". Het Oude Land Van Loon, 34 (1984) 5-144.

Noyez, J. [E. P. Angelus van Antwerpen] Les Promoteurs de l'Oeuvre des Forains en Belgique. Bergen, 1937.

Nuyens, P. "Constance Teichmann, verpleegster en muzikliefhebster". Nationaal Biografisch Woordenboek, 5 (1972) 885-891.

Puxon, G. Roma. Europe's Gypsies. Londen, 1987.

Reyniers, A. "L'identité tsigane, stéréotypes et marginalité" in : J. Pirotte, ed. Stéréotypes nationaux et préjugés raciaux aux XIXe et XXe siècles. Sources et méthodes pour une approche historique. Louvain-La-Neuve, 1982, 29-41.

Roegiers, J. "De gedaantewisseling van het Zuidnederlands ultramontanisme" in : E. Lamberts, ed. Kruistocht tegen het liberalisme. Facetten van het ultramontanisme in België in de 19de eeuw. KADOC-Jaarboek 1983. Leuven, 1984, 9-35.

Ryckewaert, H. De zonen van de wind. K.13-Katernen, Bond Zonder Naam. Antwerpen, 1971.

Sangers, W. 20 jaar Siemkensheuvel-Maaseik. 2 dln. Maaseik, 1979.

Simon, A. "Houding van het episcopaat" in : S. Scholl, ed. 150 jaar katholieke arbeidersbeweging in België. Brussel, 1963-1965.

Terlinden, T. "Pierre-Amand Tack". Biographie Nationale, 24 (1926-1929) 430-433.

Van Beugen, M.; Burgmans, A. en Van Schaijk, H. Wonen op wielen. Woonwagenbeleid als toetssteen van welzijnsbeleid. Nijmegen, 1975.



- Vandeputte, R. Sociale Geschiedenis van België 1944-1985. Tielt, 1987.
- Van der Wee, H. The Growth of the Antwerp Market and the European Economy (fourteenth-sixteenth centuries). 2 dln. Leuven, 1963.
- Van de Voorde, M. "Bisschop Emiel-Jozef De Smedt. Zijn werk en zijn houding in kerkelijke en maatschappelijke aangelegenheden" in : M. Cloet, ed. Het Bisdom Brugge (1559-1984). Bisschoppen, priesters, gelovigen. Brugge, 1984, 529-546.
- Van Isacker, K. en Van Uytven, R. ed. Antwerpen, Twaalf eeuwen geschiedenis en cultuur. Antwerpen, 1986.
- Van Kappen, O. Geschiedenis der zigeuners in Nederland. Assen, 1965.
- Van Peer, C. De welzijnszorg ten behoeve van migranten, vluchtelingen en woonwagengewoners. De welzijnszorg in de Vlaamse Gemeenschap, voorzieningen en overheidsbeleid, monografie 8. Leuven, 1990.
- Van Rijckegem, K.; Beersmans, D. en Bosmans, P. De lange weg. Woonwagengewoners in de Apartheid. K.13-Katernen, Bond Zonder Naam. Antwerpen, 1984.
- Van Rijckegem, K. en Wauters, A. Woonwagenkinderen op weg naar school. Leuven, 1993.
- Veldman, H. en Dumont, H. Woonwagengewoners, een minderheid die de aandacht verdient. Maastricht, 1980.
- Verhetsel, A. Ruimtelijke ordening geordend. Brussel, 1990.
- Vermeersch, A. en Muller, A. Manuel social : la législation et les oeuvres en Belgique. Leuven, 1900.
- Vermeersch, A. en Muller, A. Manuel social : la législation et les oeuvres en Belgique. Leuven, 1904.

- Vermeersch, A. en Muller, A. Manuel social : la législation et les oeuvres en Belgique. Leuven, 1909.
- Vermont, J. 1528-1928 Te Deum Laudamus. Brugge, 1928.
- Walgrave, S. Nieuwe sociale bewegingen in Vlaanderen. Een sociologische verkenning van de milieubeweging, de derde wereldbeweging en de vredesbeweging. Leuven, 1994.
- Wernink, J. Woonwagengewoners. Assen, 1959.
- Willan, T. The Inland Trade. Studies in English internal Trade in the sixteenth and seventeenth Centuries. Manchester, 1976.
- Willems, W. Op zoek naar de ware zigeuner. Zigeuners als studieobject tijdens de Verlichting, de Romantiek en het Nazisme. Utrecht, 1995.
- Witte, E.; Craeybeckx, J. en Meynen, A. Politieke Geschiedenis van België van 1830 tot heden. Antwerpen, 1990.
- Woestenborghs, B. Vlaamse arbeiders in de vreemde. Hoe in de 19e en 20e eeuw Vlaamse seizoenarbeiders elders hun brood moesten gaan verdienen. Bijdragen Museum van de Vlaamse Sociale Strijd X. Kruishoutem, 1993.
- Yoors, J. Wij Zigeuners. Brussel, 1967.



FOTO 1 : Een groep Rom-zigeuners op een voorlopig terrein in Neder-Over-Heembeek (1980).

----- end of text -----

This publication is made available in the context of the history of social work project.

See [www.historyofsocialwork.org](http://www.historyofsocialwork.org)

It is our aim to respect authors' and publishers' copyright. Should you feel we violated those, please do get in touch with us.



Deze publicatie wordt beschikbaar gesteld in het kader van de canon sociaal werk.

Zie [www.canonsociaalwerk.eu](http://www.canonsociaalwerk.eu)

Het is onze wens de rechten van auteurs en uitgevers te respecten. Mocht je denken dat we daarin iets fout doen, gelieve ons dan te contacteren.

----- einde van de tekst -----