

A photograph of a three-story brick building. The building has a dark brown tiled roof and a white gutter. The second floor has three windows with white frames and blinds. The first floor has three windows with white frames and blinds. A dormer window is visible on the roof. To the right, there is a glass-enclosed courtyard. In the foreground, two bicycles are parked on a paved area. The sky is blue with white clouds.

# In de etalage

# Kleine geschiedenis van de woonwagengedwongen in Kampen

door André Troost

Sommige bevolkingsgroepen doen weinig of niets om hun eigen geschiedenis vast te leggen. Gelukkig is er dan altijd nog het overheidsarchief, om het een en ander over deze groepen te weten te komen. Daarmee komt het archief zelf in de etalage te staan. Want wat kan een onderzoeker beginnen zonder archief? Aan de hand van het archief kan hij onderscheid maken tussen feiten en fictie. En dan nog is de betrouwbaarheid van de geschiedenis altijd beperkt. Want bij historisch onderzoek speelt de persoonlijkheid van de onderzoeker en zijn subjectiviteit een belangrijke rol. In de geschiedschrijving van de moderne tijd wordt de historicus niet meer gezien als iemand die reconstrueert, maar construeert.<sup>1</sup> De hoogleraar cultuurgeschiedenis 19de en 20ste eeuw aan de Leuvense universiteit, Jo Tollebeek, vergelijkt het verleden met muziek vanuit een aangrenzende kamer, waarvan ons slechts flarden bereiken. Omdat het oorspronkelijke verband tussen die fragmenten onherroepelijk verloren is gegaan, zit er niets anders op dan een nieuwe context te bedenken. Daarom is geschiedschrijving constructie, representatie en fictie. De pot die de historicus uit scherven in elkaar zet, heeft in werkelijkheid nooit bestaan.<sup>2</sup>

Geschiedenis is gekleurd, vooral als die vanuit een eenzijdig gezichtspunt wordt beschreven. Zoals dus bij bevolkingsgroepen die zelf niet aan geschiedschrijving (kunnen) doen. Met dit in gedachte wil ik een groep voor het voetlicht brengen gezien vanuit de informatie die te vinden is in het Gemeentearchief Kampen. Het gaat over een bevolkingsgroep, die in vroegere tijden van de ene plaats naar de andere trok om daar haar nering of ambacht uit te oefenen, maar tegenwoordig meestal een vaste woonplaats heeft in de woonwagengedwongen. Deze rondtrekkende mensen worden ook wel woonwagengedwongen genoemd; of kortweg 'kampers'.<sup>3</sup> In de hierna beschreven 'kleine geschiedenis' probeer ik aan te tonen dat de reconstructie, zelfs van een vrij recent verleden, eenzijdig en fragmentarisch is.

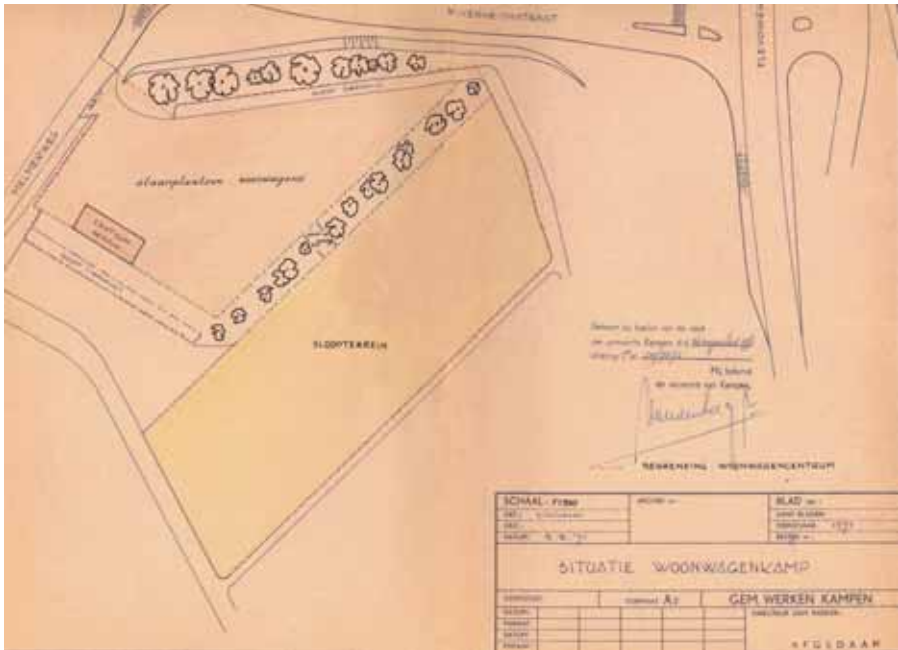
### **Woonwagenkamp aan de Beltweg**

Nadat het (inmiddels weer verdwenen) openbaar slachthuis aan de Beltweg in 1935 was geopend, ontstond er binnen de gemeente discussie over wat te doen met het woonwagenkamp tegenover het slachthuis. Er was daar vooral veel overlast van de jeugd. Er werden meer dan zestig kinderen afkomstig uit de woonwagens geteld. De directeur van gemeentewerken, A.E. Roest van Limburg, noteerde al in zijn rapport van 22 december 1934: 'Wegjagen helpt niet, daar ze onmiddellijk terug komen en trachten mede te nemen wat van hun gading is. Vernieling valt telkens waar te nemen. De muren van de gebouwen en de afsluiting worden met vuil en modder bekogeld. Het verfwerk wordt telkens beschadigd; zoo is afschilderen van de afsluithekken een onbegonnen werk.'<sup>4</sup> Ook een buurtbewoner klaagt steen en been over deze jeugd in een brief aan het college van B en W van 29 juli 1935: 'Dit talrijk kroost hebben wij heel den dag om de deur te ravotten, te schelden en te vloeken te bedelen om alles en nog wat, terwijl de rijpere jeugd 's avonds staat te vrijen en handelingen pleegt die ik niet nader zal noemen. Voor een stad als Kampen met zoveel vorstelijke bezittingen is er toch wel een terrein te vinden, waar dit volkje van orgeldraaiers, scharenslijpers, stoelenmatters en landlopers zijn vrijbuitenleventje kan uitleven, zonder de belastingbetalende burgers tot overlast te zijn?''<sup>5</sup> Verplaatsing van het kamp werd onderzocht, maar stuitte voortdurend op bezwaren vanuit de politie en de bevolking. Zo vonden de mannen die in het Buitendijks woonden het onverantwoord om het kamp te verplaatsen naar de omgeving van het daar gelegen poldergemeal. Overdag waren alle mannen aan het werk en bleven de vrouwen met de kinderen alleen thuis. In hun brief aan het college van B en W van 2 januari 1947 staat: 'Gezien de mentaliteit van sommige woonwagemenschen wordt dit een zeer ongewenschte toestand.'<sup>6</sup>

Het kamp was populair onder 'kampers', want eind december 1948 had het een omvang van 32 woonwagens. De directeur van sociale zaken, Jac. de Pree, had hiervoor geen verklaring en zegt in zijn rapport van 27 december 1948: 'Zeker ligt het niet aan de lage staangelden, royale ondersteuning of grote verdienstmogelijkheden. De tot werken in staat zijnde mannen, die ondersteuning vragen, worden direct tewerkgesteld bij de Dienst Uitvoering Werken.'<sup>7</sup>

### **Woonwagenkamp aan de Sint Nicolaasdijk<sup>8</sup>**

Op 23 augustus 1949 wordt in de raad het voorstel besproken om een deel van de stortplaats voor het huisvuil aan de Zwartendijk, waar nu het Hip-



Tekening van de inrichting van het woonwagenkamp aan de Nijverheidsstraat. Gemeentewerken Kampen. Gedateerd 5 augustus 1971. Collectie Gemeentearchief Kampen (dossier SAK inv. nr. 3036).

pisch Centrum Kampen is gelegen, aan te wijzen als verblijfplaats voor de woonwagens. Raadslid G. Bos (PvdA) vraagt zich af of deze plaats wel juist is. ‘Wil men deze mensen naar een deel van het terrein van de gemeentereiniging brengen, dan kan men ze evengoed naar het kerkhof brengen. Men dient te overwegen, dat het toch mensen zijn. Waren het fascistten [!], dan zou spreker nog niets zeggen, doch dit zijn mensen al behoren ze niet tot de hoogste klassen.’<sup>9</sup> Na de sprekers te hebben angehoord besloot de burgemeester om het voorstel aan te houden.

In de raadsvergadering van 8 november 1949 komt een nieuw voorstel aan de orde. Het college stelt nu voor om ‘een deel, 4.800 m<sup>2</sup>, van de gedempte kolk nabij de Sint Nicolaasdijk, hoek Melmerweg’ (nu hoek Nijverheidsstraat) in te richten als woonwagenpark. Zonder hoofdelijke stemming wordt het voorstel aangenomen.<sup>10</sup> Er wordt een krediet van 10.000 gulden beschikbaar gesteld voor de inrichting van het terrein, inclusief afrastering, watervoorziening, paardenstal (voor ten minste tien paarden) en toiletten. De raadscommissie Openbare Werken achtte de inrichting van een

paardenpark voorlopig niet nodig. ‘Alleen wanneer pachters van omliggende percelen schade ondervinden van grasdiefstal, dan kan de inrichting van een paardenpark worden overwogen’, staat in het voorstel aan het college van B en W.<sup>11</sup> De directeur van gemeentewerken, C.H. Grooten, stelde voor om de paardenstal te maken van zware materialen, want ‘anders is de stal binnen de kortste keren compleet vernield. De woonwagenbewoners zijn over het algemeen volkomen asociale elementen. Alles wat enigszins vernield kan worden op zulk een kamp wordt dan ook vernield. [Was dat ook zo?] De enige materialen die aan hun vernielzucht weerstand bieden zijn: baksteen, beton en staal. Vandaar dat ik mijn voorstel handhaaf om de stal te maken van baksteenmuren ter dikte van tenminste 1 steen (22 cm), het dak van gewapend beton, de deuren van plaatstaal, de ramen van masieve glastegels’.<sup>12</sup> Om één en ander in goede banen te leiden werd er een toezichthouder aangesteld. De eerste toezichthouder was A.J. Corjanus. Zijn werkzaamheden bestonden uit:

- Dagelijks reinigen van toiletten, werkruimten en onderwijslokaal;
- Schoonhouden terrein;
- Bevorderen van de orde en netheid, welke kunnen leiden [volgens C.H. Grooten] tot een geordende samenleving.

Corjanus werd geassisteerd door de vaste kampbewoner A. de Jonge. Hij was de kampcorveeër. Corjanus was ook verantwoordelijk voor de inning van de elektriciteitsgelden. Het staangeld, destijds 2,10 gulden per week, werd geïnd door hoofdagent W. IJzerman. Op die wijze had de politie een alibi voor een regelmatige aanwezigheid in het kamp.<sup>13</sup>

Op 1 oktober 1970 trad er een nieuwe woonwagenwet in werking. Vooruitlopend op deze wet had de raad besloten om met ingang van 2 oktober 1969 deel te nemen aan een gemeenschappelijke regeling tot stichting en exploitatie van het regionaal woonwagencentrum De Hanenrick te Zwolle. Tot die tijd werd in overeenstemming met deze wet het bestaande kamp, later genoemd het ‘kamp aan de Nijverheidsstraat’, aangewezen als woonwagenkamp.<sup>14</sup> Dit kamp bleef bestaan, totdat in mei 1983 het laatste gebouw op het terrein werd afgebroken en de laatste ‘kamper’ vertrok. Ondertussen was op 26 november 1982 het nieuwe en nog steeds bestaande woonwagenkampje aan de Wielstraat officieel geopend door de Zwolse wethouder J. de Groot.<sup>15</sup>

### **Autosloopplaats**

In de jaren vóór de oorlog werden de toen nog vrij kleine woonwagens getrokken door kleine voortsjokkende paarden. De meeste ‘kampers’ trok-



Het woonwagenkamp aan de Nijverheidsstraat. De paardentRACTIE is vervangen door auto's.  
Foto politie; afdeling verkeer 14 december 1965. Collectie Gemeentearchief Kampen (dossier SAK inv. nr. 3034).

ken vooral op zondagen van de ene plaats naar de andere. Bijna op iedere zondagmiddag trokken vaak meerdere woonwagens, soms met een draai-orgel of 'scherensliep' op sleeptouw, vanaf Wezep langs de Ebbingestraten en door Brunnepe naar het kamp aan de Beltweg, later Sint Nicolaasdijk. De volgende dag gingen ze dan weer op pad met hun nering.<sup>16</sup> Na de oorlog werden de paarden geleidelijk vervangen door auto's en werd het slopen van oude auto's de belangrijkste bezigheid en bron van inkomsten van de 'kampers'. Deze bezigheid breidde zich langzaam uit en werd gedoogd. Want, zo redeneerde de commissaris van politie G.W. Klaassen, 'zolang deze woonwagenbewoners nog wat kunnen slopen, staan ze niet op de stoep bij Sociale Zaken'. Dit autokerkhof was geleidelijk ontstaan naast het woonwagenpark. Op 17 november 1966 besluit de raad om een krediet van 5.300 gulden beschikbaar te stellen om dit sloopterrein aan de Nijverheidsstraat te verharderen.

Op 4 januari 1968 deed J.C. Smidt, 'kamper' en autosloper, het verzoek aan het college van B en W om het sloopterrein te pachten van de gemeente. De directeur van gemeentewerken en de commissaris van politie zagen wel wat in dat verzoek. Smidt stond goed bekend en was bereid om op verzoek

van de politie gratis autowrakken uit de stad op te halen. Bijkomend voordeel was dat er geen wrakken meer buiten het terrein zouden worden geplaatst. Echter het college van B en W besliste anders. In de toelichting van hun besluit staat: 'Niet aan beginnen.'<sup>17</sup>

In 1979 lijkt de situatie helemaal uit de hand te zijn gelopen. Ford Nederland stuurde een brandbrief aan het gemeentebestuur. Ze waren blij met de vooruitgang van de bouw van hun garage aan de Nijverheidsstraat, maar waren ook enorm geschrokken van de uitstraling van de sloperij pal naast hun nieuwe pand. 'Misschien is de term sloperij nog te zeer flatterend en kunnen wij beter spreken over een metalen vuilnisbelt. Middels onze dealerorganisatie zijn wij vele malen op problemen in diverse gemeenten gestuit, doch een situatie als deze mag welhaast uniek worden genoemd, helaas in negatieve zin.'<sup>18</sup>

De provincie tikte de gemeente ook op de vingers. Het sloopterrein was in strijd met de landschapsverordening en de verordening bescherming bodem en grondwater in verband met het in de bodem raken van olie en accuzuren. Ook was het in strijd met de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, in verband met het regelmatig storten van autowrakken en dergelijke in het oppervlaktewater grenzend aan de sloperij, en met de Hinderwet; er was simpelweg geen Hinderwetvergunning verleend.<sup>19</sup>

In 1982 probeert de gemeente een financiële bijdrage te krijgen van de provincie voor de sanering van het terrein. De provincie zegt toe, maar ontkent later deze toezegging gedaan te hebben. Gelukkig voor de gemeente besluit het Rijk bij te springen en eind 1983 is het sloopterrein gesaneerd.

### **Vorming<sup>20</sup>**

De gemeente heeft zich ingespannen om de 'kampers' maatschappelijke en culturele zorg te verlenen. Het doel van dit 'beschavingsoffensief' was 'deze nog altijd aparte groep der bevolking op een hoger plan te brengen'. In samenwerking met de Interkerkelijke Organisatie Opbouw Kampen 'Ik ook' werden er cursussen gegeven in het afgescheiden gedeelte van de stal op het woonwagenkamp.

Op 3 oktober 1960 zag het weekschema er als volgt uit:

- Zondag van 14.00 uur tot 15.30 uur: zondagsschool.
- Maandag van 16.00 uur tot 18.00 uur: algemeen vormend onderwijs voor leerplichtige jeugd.
- Dinsdag van 19.30 uur tot 20.30 uur: onderwijs in lezen en schrijven voor niet-leerplichtige meisjes en vrouwen.

- Woensdag van 14.00 uur tot 17.30 uur: algemeen vormend onderwijs voor leerplichtige jeugd.
- Woensdag van 19.30 uur tot 20.30 uur: onderwijs in lezen en schrijven voor niet-leerplichtige jongens en mannen.
- Donderdag van 19.30 uur tot 20.30 uur: onderwijs in lezen en schrijven voor niet-leerplichtige meisjes en vrouwen.
- Donderdag van 20.30 uur tot 22.00 uur: naaicursus.
- Zaterdagavond: 19.00 uur tot 21.00 uur: geestelijke vorming.

De kinderen van de 'kampers' volgden regulier onderwijs. De meeste kinderen gingen naar scholen dichtbij het kamp, zoals de Wilhelminaschool. Signatuur van de scholen was daarbij van secundair belang. Vanwege familiërelaties gingen de kinderen van de families Feijth, Kranenburg en Pater naar de Helenius de Cockschool aan de Boven Nieuwstraat. Omdat de bouw van een woonwagenschool niet haalbaar bleek te zijn, werd besloten om de vervoerskosten voor de schoolgaande kinderen met de 'Flevobus' te vergoeden. De directeur van sociale zaken vond een volledige vergoeding op zijn plaats. Hij zag de tegemoetkoming als een stimulans voor deze ouders om hun kinderen toch naar school te sturen.



De voormalige autosloopplaats aan de Nijverheidsstraat. Foto politie; afdeling verkeer 14 december 1965. Collectie Gemeentearchief Kampen (dossier SAK inv. nr. 3034).



De gemeente gaf ook toestemming om te evangeliseren onder de 'kampers'. Dat gebeurde vooral door de christelijke organisatie 'Ik ook'. Dat leidde tot verontwaardiging aan rooms-katholieke zijde. In een bijeenkomst van 25 oktober 1960 doet aalmoezenier Eijnsink hierover zijn beklag bij wethouder A. Ijska. Volgens hem verrichtte kapelaan Vonk vroeger al geregeld zielszorg onder de bewoners. De wethouder betwistte de mening van de aalmoezenier dat het grootste percentage van de bewoners rooms-katholiek was. Echter uit een brief van het R.K. Woonwagenwerk Kampen van 29 juli 1966 blijkt dat er in het schooljaar 1965-1966 op het kamp 32 leerplichtige kinderen waren, van wie er 25 rooms-katholiek gedoopt zijn.

### De waarde van het onderzoek

Na het lezen van de hierboven geschetste kleine geschiedenis van de woonwagenbewoners in Kampen komt in gedachte de zin die de historicus Jan Romein (1893-1962) in 1932 uitdroeg als motto van de verslaglegging van zijn onderzoek: 'Geloof niet wat de geschiedschrijvers zeggen, maar evenmin dat zij het zonder grond zeggen.'<sup>21</sup>

'Elke geschiedbeschouwing niet alleen, maar ook elke geschiedbeschrijving, ja zelfs het schijnbaar eenvoudigste historisch onderzoek wordt mede be-



Bijeenkomst georganiseerd door 'Ik ook' voor woonwagenkinderen op 17 augustus 1960. Collectie Gemeentearchief Kampen (dossier SAK inv. nr. 5784).

paald door het ik van den beschouwer, den beschrijver, den onderzoeker, zowel in de keuze van zijn stof als in de behandeling ervan. [...]'<sup>22</sup>

In deze 'kleine geschiedenis' heb ik het principe gehanteerd van het credo van Leopold von Ranke: 'bloss zeigen wie es eigentlich gewesen'.<sup>23</sup> Dus de feiten zoals ze staan in het archief weergeven, om zo een betrouwbaar verhaal te construeren. Maar het blijft lastig om een objectief beeld te vormen van deze woonwagenbewoners. De bronnen zijn eenzijdig, omdat alleen de archieven van de gemeente konden worden geraadpleegd. Als er bijvoorbeeld dagboeken zouden zijn van 'kampers', dan hadden de bronnen naast elkaar kunnen worden gelegd. Hoe beleefden zij de bemoeienis van de gemeente met hun cultuur? Werden zij altijd met respect bejegend? Werden zij gezien als tweederangs burgers, omdat ze niet in het bevolkingsregister werden ingeschreven? En was er soms ook sprake van vooroordeel? Aan de andere kant kun je je afvragen of zij ook dankbaar waren voor het gratis ter beschikking stellen door de gemeente van een terrein en het treffen van allerlei voorzieningen om het hun zo comfortabel mogelijk te maken. Of werd dit allemaal vanzelfsprekend gevonden? Maar ook daarvoor geldt dat de tijd zijn werk zal doen en ook deze 'kleine geschiedenis' weer herschreven gaat worden. Want zoals de bekende Nederlands historicus Pieter Geyl (1887-1966) zei: 'Geschiedenis is een discussie zonder einde'.

*Met dank aan André Piederiet voor zijn adviezen bij de totstandkoming van dit artikel.*

#### Noten

1. Jo Tollebeek, Tom Verschaffel & Leonard H.M. Wessels (red.), *De Palimpsest. Geschiedschrijving in de Nederlanden, 1500-2000* (Hilversum 2002) 286.
2. Ignaz Matthey & Leonard H.M. Wessels, *Historiografie. Geschiedschrijving in Nederland en België. Vademecum* (Heerlen 2002) 139.
3. Het woord 'kamper' wordt hier niet neerbuigend bedoeld. In de volksmond werden de woonwagenbewoners in heel Nederland zo genoemd.
4. Secretarieearchief Kampen (SAK), inv. nr. 3025.
5. Ibidem.
6. Ibidem.
7. SAK, inv. nr. 5784.
8. Postadres: Melmerweg 2.
9. Handelingen van de gemeenteraad Kampen 1949.
10. Ibidem.

11. SAK, inv. nr. 3036.
12. Ibidem.
13. SAK, inv. nr. 3032.
14. Handelingen van de gemeenteraad Kampen 1971.
15. SAK, inv. nr. 3035.
16. Mondelinge informatie van André Piederiet.
17. SAK, inv. nr. 3034.
18. We moeten hierbij wel bedenken dat het sloopterrein al jaren in gebruik was voordat Ford Nederland deze bouwlocatie uitkoos.
19. SAK, inv.nr. 3035.
20. Archief Gemeentelijke Dienst voor Sociale Zaken 1925-1975, inv. nr. 241 en SAK, inv.nr. 5784.
21. J. Romein, *Geschiedenis van de Noord-Nederlandsche geschiedschrijving in de Middeleeuwen. Bijdrage tot de beschavingsgeschiedenis* (Haarlem 1932) V en XXII-XXIII.
22. J. Romein, 'Zekerheid en onzekerheid in de geschiedwetenschap. Het probleem der historische objectiviteit', in: Idem, *In Opdracht van de tijd. Tien voordrachten over historische thema's* (Amsterdam 1946)18-20, 23-25 en 33-40.
23. Duits historicus (1795-1886) die van groot belang is geweest voor de historische bronnenkritiek. In tegenstelling tot wat veel mensen denken is dit citaat zonder 'ist'.