



Herausgeber: Bürgermeisteramt Holzgerlingen  
Verantwortlich für den Inhalt: Verein für Heimatgeschichte Holzgerlingen e. V.  
Erscheinungsweise: Vierteljährlich im Nachrichtenblatt der Stadt Holzgerlingen

Ausgabe 3/2012  
27. Jahrgang

### Aus der letzten Sonderausstellung „Zerstörung und Wiederaufbau“

## „Aufbruch in die Nachkriegszeit - Der Bus fährt wieder“

Es ging langsam wieder aufwärts. Die Menschen bekamen Arbeit. Diese war nicht immer in der unmittelbaren Nähe der Wohnung zu finden, wie bereits vor und auch während des Krieges. Es gab somit den Zwang zur Mobilität. Die Geschichte der Schönbuch-Bahn, dem sogenannten Sauschwänze<sup>2</sup>, lehrt uns, wie mit der Inbetriebnahme wenn auch nicht der Wohlstand, doch eine Verbesserung der wirtschaftlichen Situation in den Schönbuch Gemeinden einherging. 40% der Verkehrsanlagen in Deutschland waren zerstört. Die Lokomotive der Schönbuch-Bahn hatten die Franzosen mitgenommen. Im gesamten Kreis Böblingen fuhr lediglich drei Busse. Und der vierte Bus? Lesen wir hier den Zeitzeugen-Bericht von Albert Löffler<sup>1</sup>:

Einige Tage vor Kriegsende ging an dem Bus der Motor kaputt. Am Kriegsende stand der Bus in Weil in der Halle und der Motor war bei der Fa. Höckle in Stuttgart zur Reparatur. So hatten die Franzosen, obwohl sie meinen Vater bis zur Klärung eingesperrt hatten, keinen Zugriff, denn Weil war französische und Bad Cannstatt amerikanische Zone.

reich zur Arbeit im Bergwerk, in Mannheim, ausgeladen zu werden. Wir mussten zu sechst täglich zwei Eisenbahnwaggons mit Verpflegung ausladen. Speisekarte = Aufschrift an Kartons.

Die Situation in Sachen Verkehr war hier folgende:

An der Bahnstrecke Stuttgart - Singen hatten die Franzosen das 2. Gleis abgebaut und nach Frankreich geschafft. Unser Dettenhäuser "Ziegle" (Name vor dem Krieg) fuhr noch nicht.



Es war einigen glücklichen Umständen zu verdanken, dass mein Vater im Juli 1945 mit dem einzigen von der Wehrmacht nicht beschlagnahmten Bus im Linienverkehr Weil, Holzgerlingen mit Böblingen und Stuttgart bedienen konnte. Mein Vater wurde mit diesem Bus im Krieg dienstverpflichtet, die im Gefängnis in Rottenburg einsitzenden gefangenen Männer früh morgens an die zu reparierenden Bahnstrecken zu bringen.

Diese Gefangenen waren beim Schwarzhandel oder Schwarzschlachten erwischt worden. Manche hatten nachts den Sender "London" eingeschaltet, wo sie von Churchill gesagt bekamen: "Seid frohen Mutes, wir kommen!"

Löffler konnte den zuständigen Ämtern klar machen, dass der Wagen für diesen Einsatz weiterhin mit Dieselöl fahren musste. Dadurch wurde der Umbau auf Holzgas vermieden. Als Konzession für dieses Entgegenkommen musste er jedoch ein Schild „Höchstgeschwindigkeit 40 km“ anbringen.

Der Bus wurde 1936 von Kässbohrer, Ulm als schnittiger Reisebus auf eines der neuen Autobahn-Schnellbusfahrgestelle von Daimler-Benz aufgebaut. Mit zusätzlichem Schnellgang war der Wagen schon für Geschwindigkeiten bis 105 km/h ausgelegt und das bereits 1936! Der Wagen war im Grunde genommen für den Linienverkehr nicht geeignet. Die Stehhöhe war zu gering und voluminöse Ledersitze nahmen viel Platz weg. Überdies war der Unterbau eine Lkw-Pritsche.

Nachdem der Kreis Böblingen am 09. 07. 1945 von den Amerikanern besetzt wurde und die Franzosen abzogen, konnte mein Vater den Motor in Stuttgart holen und – nachdem ihm die Amerikaner eine vorläufige Lizenz und die Zusage zur Versorgung mit Diesel erteilt hatten – den Verkehr eröffnen.

Nur wer den Zustand unseres Landes am Kriegsende gesehen hat, kann sich ein Bild darüber machen. Ich hätte, wie viele andere, nicht geglaubt, dass ein Wiederaufbau in wenigen Jahren möglich ist. Ich war bei den Ulmer Pionieren und im letzten Quartal des Krieges mussten wir einige Donaubrücken mit Sprengmunition vollladen! Als ich am Kriegsende in amerikanische Gefangenschaft kam und die Amis sich am sichersten fühlten, wenn sie uns zusammengepfercht auf den riesigen Sattelschleppern hatten, MG auf dem Drehkranz am Fahrerhaus schussbereit, sind sie mit uns mehrere Tage durch halb Bayern und Württemberg gefahren. Sie wussten nicht wohin, alle Lager überfüllt! Was wir dabei gesehen haben, hat uns fürs erste unser eigenes Schicksal fast vergessen lassen. Jeder hat sich dabei geschworen, mitzumachen, wenn wir hoffentlich bald frei werden. Es sollte noch dauern. Bei mir bis 15. 03. 1946.

Als ich am 15. 03. 1946 mit 40,- RM Entlassungsgeld aus amerikanischer Kriegsgefangenschaft entlassen wurde, hatte ich das Glück, auf den Weg nach Frank-

Den größten Teil der noch fahrbereiten Loks und Waggons hatten die Franzosen in ihr Land geschafft. Die Schienen waren kaputt. Die wenigen privaten Pkws, die den Krieg überlebten, wurden fast alle beschlagnahmt, selbst ein Teil der Fahrräder wurde weggenommen.

In Böblingen gab es eine Fa. Wissler, die einen Büsing-Bus über den Krieg retten konnte, der die Strecke Herrenberg-Vaihingen bediente.

Eugen Pflieger war vor dem Krieg Parteigenosse und hatte Berufsverbot. Sein Bus stand in der französischen Zone in Oberndorf/Rottenburg, wo ihn Hartmann, der Fahrer vor den Franzosen retten konnte.

Hassler hatte einen kleinen Mercedes-Bus und baute einen französischen "Delahay"-Bus zusammen.

In Weil hatten Preisendanz und Löffler je einen Mercedes O 3500 mit 95 PS, was damals Spitzenklasse war.

In Aidlingen stand bei Karl Benz ein 30-Sitzer Daimler, aber Karl Benz weigerte sich, den Wagen einzusetzen.

Ab Sommer 1946 bediente die Stuttgarter Straßenbahn mit einem großen O 1000 Daimler ihre Linie Stuttgart - Sindelfingen wieder. Und das war es schon! Fünf Omnibusse waren wenig, um einen ganzen Landkreis zu versorgen.

Ihr wundert euch über dieses Detailwissen. Aber von 1946 bis 1948 begegneten wir uns mehrmals täglich als fast einzige deutsche Fahrzeuge zwischen Böblingen und Vaihingen. Ansonsten fuhren ein paar Lkws und kaum ein Pkw.

Zusätzlich zu unserem Linienverkehr mussten wir lange Zeit die in Herrenberg ankommenden Züge mit Heimatvertriebenen in das Durchgangslager Unterjettingen fahren. Bei diesen Aktionen, die immer nachts stattfanden, wurden wir noch von 2 bis 3 Lkw aus dem Kreis unterstützt. Bei Weigerung wären uns die Bezugsmarken für Diesel entzogen worden.

Bei meiner ersten Linien-Tour um 7.40 h, Vaihingen - Böblingen hatte ich links neben mir auf dem Fahrersitz Platz für Ruth Dinkelacker, der späteren Frau Habisreutingen, reserviert. Eine schmale Person konnte dort noch sitzen. Sie wohnte mit ihren Eltern, die nicht mehr reisen konnten, in Vaihingen. Als fast einzige Person hat sie in der Brauerei in Böblingen damals versucht, aus dem vom Krieg zerstörten Unternehmen noch etwas zu retten.

Wir hatten schon einen Fahrplan, aber die Menschen standen zu allen Zeiten am Schillerplatz in Vaihingen bereit, um eine Möglichkeit zu finden, ins Gäu oder in die Schönbuch-Orte zu kommen, um Lebensmittel zu hamstern oder einzutauschen.

In Weil war die Haltestelle am Marktplatz, in Holzgerlingen an der Altdorfer Kreuzung, in Böblingen an der Germania und am Postplatz - Endstation war Vaihingen, Schillerplatz. Von dort hatte man mit der Straßenbahn schon eine ordentliche Verbindung in die Stadt.

Die kleine Pause in Vaihingen nutzte ich, um die Wirte in den Schönbuch-Gemeinden mit ein paar Fässern Bier vom Leicht zu versorgen. Die Brauerei Leicht in Vaihingen hatte kaum noch Fahrzeuge und so musste Albert auch da aushelfen. Otto Schönleber, "Hirsch"-Wirt aus Neuweiler war für den Versand und die "Biermarken" bei Leicht zuständig. Gute Verständigung.

Die Versorgung mit Diesel war ordentlich, mit Reifen allerdings Fehlanzeige. Jeden total kaputten Reifen hat mein Vater in mühseliger Arbeit mit einem "Wagnermesser" bis auf die Karkasse vom Gummi abgetrennt. Die wurden dann als "Einlagen" zum Löcher stopfen für noch besser erhaltene Reifen verwendet. Dies war nur möglich, weil es zu der Zeit nur Reifen mit Schläuchen gab.

Mein Vater hat über die Wintermonate den Holzgerlinger First gestreut - ab 4.00h früh!

Wir hatten bis zur Währungsreform nur einen Wagen - neue wurden noch nicht gebaut und alte gab es nicht zu kaufen. Wartungen und Reparaturen mussten nachts ausgeführt werden. Oft wollte Monteur Richard Hettler streiken. Er hatte tagsüber mit einem Kettenrad der ehemaligen Wehrmacht Stammholz im Schönbuch angerückt, aber mit dem Versprechen auf Kartoffelsalat von Emma, meiner immer fleißigen Mutter, oft erst um 12.00/1.00 h in der Nacht, konnte ich ihn immer wieder überreden. Ich fuhr dann um 6.00 h in der Früh mit meinem dann wieder fahrbereiten Bus an die Haltestelle.

Das Reifenproblem konnten wir mit deutschen Fahrern (ehemalige Soldaten) bei den Amis in der Panzerkaserne lösen. Gegen Lebensmittel oder Schnaps kamen sie nachts mit ihren G.M.C Trucks, die auch mit 8.25/20 Reifen bestückt waren, wie die "Schönbuch-Perle". Wir sind hochgefahren auf einen Platz bei der Weiler Hütte. Die Reifen mussten von deren Felgen ab- und auf unsere wieder anmontiert werden. Dann wurden sie mit dem Kompressor vom Bus durch den laufenden Motor aufgepumpt. Wir konnten nur Reifen mit Straßenprofil verwenden.

Bei dieser stundenlangen Schwerstarbeit bei Nacht kam öfters die Frage hoch, wozu das alles? Morgen zahlt der Fahrgast 60 Pfennig für die Fahrt und eine Schachtel Camel kostet 80 RM! Es musste sein - morgen früh wollen die Leute zur Arbeit. Sie arbeiteten zu den gleichen Bedingungen! Wir wollten alle unser Land wieder aufbauen. Als wir aus der Gefangenschaft zurückkamen und unsere damalige Regierung und die Amis uns mit den Worten empfangen haben "Wir werden euch ein für alle Mal die Last abnehmen, ein Gewehr zu tragen!", da haben wir, froh, den Krieg überlebt zu haben, die Ärmel hochgekrempt.

Die vielen Kontrollen der M.P. auf den Straßen machte uns zusätzliche Probleme. Wir konnten die amerikanischen Reifen nur im Zwilling innen montieren. Ich saß mit den Klamotten, die ich von den Amis während der Gefangenschaft bekommen hatte, am Lenkrad. Öfters musste ich mich gegen die Amis wehren (sie unterstellten mir, die Kleidung entwendet zu haben - was in der Tat in dieser Zeit nicht ungewöhnlich war), um nicht vor den Fahrgästen entkleidet zu werden.

Wir hatten in Weil eine Garage, die über den Krieg eingefallen war. Ich wollte die unbedingt wieder aufbauen. Nachdem ich in dem Jahr Gefangenschaft bei den Amerikanern im Armeeverpflegungslager der 7.US-Armee in Mannheim viel Erfahrung mit Schwarzhandel und Tauschhandel gemacht hatte, mein Schulenglisch hat mir dabei viel geholfen hat, traute ich mir das zu. Meine Eltern sagten: Unmöglich! Aber dieses Wort gab es für mich in den letzten drei Jahren nicht und auch heute nicht. Mein Vater hatte Familie und 6 Kinder- also 'raushalten.

Kies aus Karlsruhe bekam ich noch relativ einfach. Steine und Zement von den Süddeutschen Leichtsteinwerken gegen Fleisch. Fleisch aus Schwarzschlachten. Dazu brauchte ich einen Metzger (Willi Benke), der bereit war, 3 bis 4 Monate "Rottenburg" zu riskieren. Bevorzugt wurde Schwein und Rind. Alle Bestände in den Ställen waren erfasst und es war nicht einfach, das Erforderliche zu finden. Die gefundenen Opfer durften teils noch lebendig, aber sicher und im geschlachteten Zustand Omnibus fahren.

Einmal hat mir mein späterer Schwager Willi Gläser bei seinem "Semetöhne" einen Schwarzbestand wissen lassen. Aber wie bringen wir das Kälble, ohne Verdacht, durch ganz Weil auf die Ziegelhütte? Willi, du gehst am Sonntag in aller Früh durch den Garten vom "Semetöhne" runter zum See. Dort stehe ich mit dem Bus. Es war ein langer Kampf mit dem Kalb. Das wollte überhaupt nicht Bus fahren. Als Dank hat es mir auch noch den Bus verschissen.

Montag früh, Bushaltestelle Weil, Marktplatz, kommt Karl, unser Dorfpolizist zu mir an den Bus und meint, ich soll ihn beim Schlachtfest nicht vergessen. Hatte der doch beim Schäferstündchen mit der Frau des Ex-Bürgermeisters, der wegen NS-Vergangenheit eingesperrt war, uns zugeschaut. Das hat ihm dann die doppelte Portion eingebracht. Es war trotz allem eine schöne Zeit mit vielen Freunden!

Den Zement bekamen wir aus Mainz, offen, zur Selbstabholung. Adolf Dieterle aus Holzgerlingen fuhr mit seinem M.A.N.- Lkw und mit Vater als Beifahrer zweimal nach Mainz. Der offene Zement wurde in der Scheuer auf der Ziegelhütte im "Heubarn" gelagert. Die beiden haben mir gesagt, wie oft sie Reifen montieren mussten!

Ziegel konnte ich aus Frickenhausen gegen Kohlenstaub bekommen. Kohlenstaub gab es für mich als "Aushilfsbiefahrer mit Omnibus" von der Brauerei Leicht. Vom Sägewerk Bolz in Rottenburg, in der französischen Zone bekam ich Holzstämme, die im Schönbuch, amerikanische Zone, lagen, gegen Reifen für seinen Lkw. Das Mehl für die Reifen kam von seinem Bruder von der Stadtmühle Rottenburg, der auch Reifen benötigte. Für Mehl und Reifen gab sich mein G.M.C.- Fahrer große Mühe. Also passte doch alles.

Die Stämme wurden in Holzgerlingen ins Sägewerk Schmid gebracht. Dieser durfte seinen Betrieb wegen seiner NS-Vergangenheit nicht ausüben. Sein eingesetzter Treuhänder, Herr Gann aus Böblingen, ein täglicher Fahrgast, wollte von mir nicht den Fußpfad Böblingen - Holzgerlingen gezeigt bekommen und hatte keine andere Wahl, als Balken und Bretter aus meinen Stämmen zu machen. Ich habe es geschafft!

Garage mit Gruben und Kartoffelsalat von Mutter. Richard und Albert haben mit neuer Begeisterung die Nächte mit montieren verbracht.

Dann kam die Borkenkäfer-Aktion in Messkirch. Große Waldteile waren befallen und mussten schnell gefällt werden. In Böblingen wurden vom Landratsamt viele Männer verpflichtet, mit der Drohung von Entzug der Lebensmittelmarken. Montagnacht fuhren wir sie nach Meßkirch hin und Freitagnacht zurück. Wir mussten mit 2 Mann fahren - nicht wegen der Entfernung, sondern wegen unzähligen Reifen montieren. Die Aktion ging über Monate. Irgendwann habe ich beim Landratsamt

gedroht: Entweder Reifen oder Aus. Ich bekam 2 Metzler Reifen, vermutlich aus "Buna"-Produktion (synthetischer Gummi). Die haben nicht einmal die Messkirch Aktion überlebt.

Die Verwaltung nahm langsam wieder Züge an. Die von uns damals "12-Ender" genannten Soldaten und Offiziere, sie hatten sich bei der ehemaligen Wehrmacht für 12 Jahre verpflichtet, kamen dann am Kriegsende wieder zurück nach Böblingen, in ihre alte Garnisonsstadt. Es waren ehemalige "Panzer 8" oder "Nachtjäger-Männer". Schreiben und kommandieren, das konnten sie, also geeignet für die Verwaltung. Viele von ihnen ohne Beruf und Familie, versuchten wieder Fuß zu fassen. Auf dem Landratsamt und im Finanzamt fand man viele von ihnen und sie haben sich beim Wiederaufbau der Ämter auch Verdienste erworben. Ich hatte kaum Probleme mit ihnen. Wenn die Gebrüder Fräsch ihrem Sportverein Altdorf eine Fahrt sponserten und Albert als Fahrgeld ein kleines Schwein gaben, hatte er keine Probleme, einen Fahrbefehl zu bekommen. Eine Hand wäscht die andere!

Größere Probleme hatte ich mit Erich Schweizer aus Holzgerlingen. Der hatte sich zur Polizei gemeldet und machte immer wieder am Schlagbaum Schaichhof zur französischen Zone Dienst. Ich hatte normal freie Durchfahrt. Hin und wieder verlangte er von mir den Busführerschein, obwohl er genau wusste, dass alle Fahrer zu der Zeit nur mit Führerschein Kl. II Bus fuhren. Kurz vor Kriegsbeginn wurde ein Gesetz erlassen, dass ein zusätzlicher Führerschein notwendig wäre, kam aber nicht mehr zum Tragen.

Um eine Prüfung und einen Schein zu bekommen, mussten sich der Fahrlehrer Kronmüller und der TÜV-Beamte erst einmal schlau machen, so dass es letztendlich eine kleine Unterhaltung mit Resultat "Busführerschein" war. Kein Strafzettel mehr und ich konnte die 40 RM in einer halben Packung "Camel" anlegen.

Zwischenzeitlich wurde die Bahnlinie, nach Instandsetzung von Schienen und Fahrzeugen, wieder in Betrieb genommen. Wir standen nun im Wettbewerb mit der Bahn, die über eine Konzession verfügte, wir nicht.

Die erste Runde ging dennoch an Löffler. In Weil fuhren wir schon immer am Marktplatz ab und in Holzgerlingen nun auch in der Ortsmitte bei der Waage. Wenn nun noch die Währungsreform mit dem neuen Geld, für das wir wieder was kaufen können, käme...

## Währungsreform

### Am 20. Juni 1948: Währungsreform

Das war einer der dramatischsten Tage der deutschen Nachkriegsgeschichte. An diesem Tag wird Hitlers Kriegsfinanzierung durch Offenbarungseid liquidiert.

Der Durchführung des Marshallplans und damit dem wirtschaftlichen Wiederaufbau stehen vor allem die desolaten Währungsverhältnisse entgegen. Durch die Währungsreform wird Geld wieder zu Geld.

Die Militärregierungen der Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritanniens und Frankreich haben am Abend des 18.Juni die gesetzlichen Maßnahmen zur Durchführung der Währungsreform erlassen.

Bei Nacht und Nebel kamen 23 000 Geldkisten aus Amerika. Im Keller des alten Reichsbankgebäudes in Frankfurt wurden sie als am besten gehütetes Geheimnis verwahrt, um sie dann auf die Ausgabenstellen der Westzonen zu verteilen. Das neue Geld wurde von der Sparkasse in Böblingen mit einer Taxe auf die Rathäuser gebracht.

In Holzgerlingen war durch den Rathausbrand vom 3. Mai 1945 u.a. die Einwohnermeldekartei ein Raub der Flammen geworden. Der damalige Bürgermeister Otto Rommel, späterer Ehrenbürger von Holzgerlingen, hatte als Grundlage für die Anzahl der Einwohner lediglich die gerettete Lebensmittelkartei. Sie war zu dem Zeitpunkt der Nachweis für die in Holzgerlingen registrierten Einwohner und zugleich ein amtliches Dokument. Das wurde bei der Empfangnahme der Kopfgelder auch so akzeptiert. Der Mut der damaligen Rathausbediensteten zahlte sich jetzt aus. Ohne Probleme erhielt Bürgermeister Otto Rommel den Kopfbeitrag für alle in Holzgerlingen lebenden Menschen basierend auf der Anzahl der Lebensmittelmarken.

Plakate und Ankündigungen durch den Dorfbüttel informierten die Bevölkerung über die Auszahlung eines Kopfgeldbeitrages. Am 20. Juni wurden Reichsmark, Rentenmark, Alliierte Militärmark und auch die „Zigarettenwährung“ abgelöst. Jede Person bekam gegen RM 60.- einen Kopfgeldbetrag von 40.- DM

Im Umstellungsgesetz wurden Altgeldguthaben grundsätzlich im Verhältnis 10 : 1 umgewandelt. Dieses Festkonto wurde dann in der Nachreform nochmals um 70% gekürzt, sodass sich ein Umstellungsverhältnis 100 : 6,5 ergab. Somit gehören die Besitzer von Sachwerten zu den Gewinnern der Reform. Diese Währungsreform war der entscheidende Schritt auf dem Weg zur Marktwirtschaft.

Die Geheimniskrämerei hatte einen guten Grund. Einerseits war es die Bevölkerung, die fieberhaft auf das neue Geld wartete, sie wussten nur nicht, wann und wie. Und andererseits, während die Geschäftsleute ihre Waren horteten, versuchte jeder, für seine bald wertlose Reichsmark, noch rasch etwas einzutauschen.

Ludwig Erhard verkündete:

**„Der einzige Bezugsschein ist jetzt die Deutsche Mark“**, denn Preisbindung und Bewirtschaftung entfallen. Das ist der Schritt auf dem Weg zur Marktwirtschaft. Schon am Tag nach der Reform sind die Schaufenster mit zum Teil gehorteten Waren prall gefüllt. Der Schwarzmarkt verschwindet spurlos.



Damit enden die Berichte im „HOLZGERLINGER BOTE“ über die erfolgreiche Sonderausstellung „Zerstörung – Wiederaufbau – Aufbruch in die Nachkriegsjahre“.

In dieser und den nächsten Ausgaben berichten wir über die Lebensläufe von ehemaligen Holzgerlinger Bürgern, die weit über die Grenzen des damaligen Dorfes bekannt geworden sind. Heute wird erzählt über Prof. Dr. Edwin Buchholz.

## Buchholz und der Holzgerlinger Hubschrauber

1952: Der Krieg war nunmehr bereits seit 7 Jahren vorbei. Die Schrecken in Form von Trümmern allerdings in vielen Städten und Dörfern noch allgegenwärtig. Nahezu 50% aller zerstörten Schulen galt es wieder aufzubauen. Holzgerlingens Schule war glücklicherweise verschont geblieben. Ein dynamischer Bürgermeister veranlasste mit vorausschauendem Blick den Bau einer neuen Schule. Gebäude ist jedoch nicht alles. Lehrer waren gefragt. Es begann die Generation der Junglehrer. Einer dieser Junglehrer war Edwin Buchholz. Der 22jährige Junglehrer unterrichtete an der Volksschule in Holzgerlingen von 1952 – 1954.

Buchholz, Jahrgang 1930 wurde 1940 aus Bessarabien umgesiedelt und teilte so das Schicksal vieler Deutscher. Nach dem Abitur studierte er Pädagogik in Stuttgart. Seine erste Stelle als Junglehrer trat er in Holz-

gerlingen an. Hier hinterließ er bleibende Eindrücke. Unisono die Kommentare der Ehemaligen: „Lehrer Buchholz war ein guter Lehrer!“. Er war Balsam für die durch die Kriegsjahre geschundenen Kinderseelen. Mit ihm kehrte zugleich moderne Pädagogik an der Volksschule in Holzgerlingen ein. Seinem modernen Unterrichtsstil hatten die alten „Kommibköpfe“ unter den Lehrern nichts entgegen zu setzen.

Interessant der kurze Blick in die Unterrichtspläne des neu geschaffenen Bundeslandes Baden-Württemberg. Diese schrieben zu der Zeit vor, den Unterricht an den Unterstufen in Mundart zu halten! So etwas war undenkbar im plattdeutschsprachigen Norden Deutschlands. Dort hatten die Vertriebenen, Flüchtlinge wie man damals sagte, einen Anteil von bis zu 50% an der heimischen Bevölkerung. Unterricht in Mundart wäre nicht umsetzbar gewesen.

Junglehrer Buchholz war nunmehr vor die Aufgabe gestellt, schwäbisch zu lernen, um den Anforderungen des Lehrplans gerecht zu werden. Wie lernt ein des schwäbischen völlig Unkundiger diesen Dialekt? „Gehen Sie in die Wirtschaft“, so der Rat seines Holzgerlinger Rektors. Dem theoretischen Pädagogikstudium folgte nun die Praktika: Regelmäßiger Besuch der Stammtische in Gasthäusern. Auf diese Weise erlangte der Junglehrer „mit der Sprachwurzel Bessarabiens“ die Befähigung zum Leiten einer 1. Klasse in Schwaben.

Jetzt stand dem Tatendrang des ideenreichen Pädagogen nichts mehr im Weg! Sport in Holzgerlingen war gleichbedeutend mit Fußball spielen. Für interessierte Schüler der 7. und 8. Klasse gab es mit Buchholz nun freiwillige Sportstunden im Handball. Erstmals wurde 1952 auch Englisch-Unterricht für sprachbegabte Kinder ab der 5. Volksschulklasse eingeführt, den Buchholz für alle Klassen erteilte.

Die Vielseitigkeit des Junglehrers zeigte sich auch beim Religionsunterricht. Es galt den kränklichen Pfarrer Thust, oftmals zur Kur weilend, zu vertreten. Ein kleine Begebenheit am Rande: Die beiden Raucher, der katholische Pfarrer Schuberth und der evangelische Junglehrer Buchholz kamen sich auf diese Weise näher. Kein Wunder also, dass der Bericht zur Einweihung der katholischen Kirche in Holzgerlingen aus seiner Feder stammte. Immer wieder verfasste Edwin Buchholz Artikel für die KREISZEITUNG.

1953 dann ein weiterer Höhepunkt im Schulleben mit der Gründung einer der ersten Schülerzeitschriften an Volksschulen in Württemberg: „Holzgerlinger Hubschrauber“.

Spät erst der Preis des Kultusministeriums hierfür: 1995!

**„Gut Ding will Weile haben,  
sagt dazu der Volksmund.“**

Noch heute sind die mittlerweile bereits ergrauten Kinder von damals stolz auf diese Schülerzeitschrift. Sie war eine eine positive Bereicherung des Schulalltags.

Zum Zeitpunkt der Preisverleihung für den „Holzgerlinger Hubschrauber“ hatte Edwin Buchholz bereits den Schuldienst quittiert und war mitten im Studium der Volkswirtschaftslehre an der Universität Tübingen, der er später mit der Promotion an der FU Berlin abschloss.

1972 erfolgte seine Berufung als Professor an die Universität Tübingen. 1975 kam die Berufung an die Ruhr-Universität in Bochum, Gastprofessuren an den Universitäten Stanford und Lomonossow in Moskau. Nach der Hochschullehre wurde Professor Dr. Edwin Buchholz Direktor der Zahnärztekammer Nordrhein und später Direktor des AOK-Bundesverbandes. 1985 ging er in den „Ruhestand“.

Dessen ungeachtet war Buchholz ab 1992 sieben Jahre tätig für die EU zur Reform der Gesundheitssysteme in den ehemaligen Sowjet-Republiken. Auch als Experte der Weltbank zur Einführung einer Krankenversicherung im Iran und Tansania war sein Sachverstand gefragt.

Umso erstaunlicher ist es, das der alte hochverdiente Professor sich an seine erste Wirkungsstätte begab: Junglehrer an der Volksschule in Holzgerlingen – Treffen mit den Ehemaligen der Klassen A und B. Anlass war die damalige Sonderausstellung „Zerstörung – Wiederaufbau – Aufbruch in die Nachkriegsjahre“.



Mitte: Prof. Dr. Edwin Buchholz

Im Heimatmuseum Holzgerlingen kam es zur ersten Begegnung nach rund 58 Jahren „Abstinenz“.

Weit über eine Stunde nahm die zum Teil bewegende Führung in Anspruch. Immer wieder durch Kommentare des Lehrers angereichert, aus denen sich angelegte kurze „Diskussionen mit dem Blick zurück“ entspannen.

<sup>3</sup>Prof. Dr. Edwin Buchholz aus Remagen wurde im November 2008 in Koblenz von der Präsidentin der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Dagmar Barzen, mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet. Buchholz habe sich im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit bei Verbänden des deutschen Gesundheitswesens verdient gemacht, hieß es bei der Übergabe. Insbesondere als stellvertretender Geschäftsführer des Bundesverbands der Ortskrankenkassen habe er seine von solidarischen und sozialen Ideen geprägte Überzeugung eingebracht. Nach dem Ende des Kalten Krieges habe sich Buchholz bei der Reform der Sozialsysteme in den Ländern im Einflussbereich der ehemaligen Sowjetunion verdient gemacht. In den 90er-Jahren habe er sich mehr als einem Dutzend solcher Projekte gewidmet - unter anderem in Armenien, Usbekistan, Russland, Litauen und Polen.

#### Quellen:

Archiv des Heimatmuseum Holzgerlingen

Holzgerlinger Heimatbuch, 1957, Kurt Franke, Karl Heß und Dr. Albrecht Schaefer

„Holzgerlingen – Von der Schönbuchsiedlung zur Stadt“, Sönke Lorenz et. al., WEGRAhistorik Verlag Stuttgart, 1995

<sup>1</sup>Notizen von Albert Löffler anlässlich des Zeitzeugen-Interviews

<sup>2</sup>Prof. Dr. Edwin Buchholz, Remagen

<sup>3</sup>Rhein-Zeitung vom 28. November 2008

#### Bildquellen:

Alle Aufnahmen aus der Sonderausstellung, Heinz Lüdemann, Holzgerlingen

Prof. Dr. Edwin Buchholz, Heinz Lüdemann, Holzgerlingen

„Hubschrauber“, Heinz Lüdemann, Holzgerlingen

#### Vorankündigung Vortrag über „Unsere Mundart“

Bedingt durch den Umbau des Heimatmuseums ist ein Besuch derzeit nicht möglich.

Für Freunde, Förderer und Interessenten des Museums wird als „Leckerbissen“ für schwäbisch schwätzende und den schwäbischen Dialekt liebende Menschen angeboten ein Vortrag von Prof. em. Dr. Hermann Bausinger „Die Reichweite des Dialekts - Unsere Mundart im mobilen Zeitalter“.

**Mittwoch, 17. Oktober 2012, 19 Uhr  
Burg Kalteneck, Holzgerlingen.**

Professor Bausinger baute den Lehrstuhl für Volkskunde zum Ludwig-Uhland-Institut für Empirische Kulturwissenschaften aus. Er war dessen Direktor bis zur Emeritierung 1992. Und ist einer der führenden Köpfe Deutschlands auf dem Gebiet der Empirischen Kulturwissenschaften.

#### HINWEIS:

Der „HOLZGERLINGER BOTE“ wird allen Lesern des Holzgerlinger Nachrichtenblattes mehrmals jährlich als Beilage zugestellt. Außerdem erhalten die auswärts wohnenden Mitglieder des Vereins für Heimatgeschichte diese Beilage kostenlos zugestellt.

Für diese Ausgabe zeichnet verantwortlich: Heinz LÜDEMANN, Elisabethenweg 6, Holzgerlingen