

Gewusst wer...

In dieser Rubrik wollen wir sukzessive Straßen in Leimen vorstellen, die nach Persönlichkeiten benannt wurden, die im weiteren Umfeld nicht immer so präsent sind wie beispielsweise Johann Wolfgang von Goethe, Friedrich Schiller, Richard Wagner, Wolfgang Amadeus Mozart, Theodor Heuss, Konrad Adenauer oder Willy Brandt.

Wenn Sie weitere Vorschläge haben oder näheres zur Bezeichnung bestimmter Straßen oder Plätzen wissen wollen, schreiben Sie uns unter stadt@leimen.de. Wir werden dann diese Rubrik nach und nach erweitern.

Wir beginnen mit dem im Zeichen der Damen stehenden Gebiet „Bahnhof II“. Insgesamt acht Frauen wurden mit je einer Straße geehrt. Darunter befinden sich so bekannte Persönlichkeiten wie Lise Meitner oder Nelly Sachs, aber auch der breiten Öffentlichkeit weniger vertraute Namen wie Karoline von Günderode oder Maria Cunitz.



Von der Hohenstaufenallee zweigt in Richtung Süden der **Karoline-von-Günderode-Weg** ab. Karoline Friederike Louise Maximiliane von Günderode, wie sie mit vollem Namen hieß, war eine Schriftstellerin der Romantik. Sie wurde am 11. Februar 1780 in Karlsruhe geboren und stammte aus einer angesehenen, aber unbemittelten Familie. Ihr Vater war Hofrat und Kammerherr in Karlsruhe und hatte neben historischen Werken auch Idyllen publiziert, die sich damals einer gewissen Beliebtheit erfreuten. Er starb 1786, die Mutter siedelte daraufhin mit den sieben Kindern nach Hanau über. Ab 1797 lebte sie finanziell eingeschränkt, aber kaum reglementiert im von Cronstetten-Hynspersgischen adeligen evangelischen Damenstift in Frankfurt am Main. Hier

studierte sie klassische deutsche Philosophie und Geschichte. 1800/01 lernte sie Bettine, Gunda und Clemens Brentano kennen, die sie in ihren von der Jenaer Frühromantik geprägten Freundeskreis aufnahmen und ihr den Namen „Tian“ gaben, was im Konfuzianismus soviel wie „Himmel und Himmelgott“ bedeutet. Unter diesem Pseudonym veröffentlichte sie auch 1804 ihr Hauptwerk „Gedichte und Phantasien“, denen 1805 die „Poetischen Fragmente“ und das Drama „Udohla“ folgten. Am 26. Juli 1806 wählte sie aufgrund ihrer unglücklichen Liebe zu dem verheirateten Heidelberger Professor und Mythenforscher Friedrich Creuzer in Winkel am Rhein den Freitod. Ihre Freundin Bettina von Arnim gab 1840 eine Briefsammlung „Die Günderode“ heraus.



Der **Karoline-von-Günderode-Weg** verbindet die Hohenstaufenallee mit dem **Nelly-Sachs-Weg**. Die Schriftstellerin Nelly (eigentlich Leonie) Sachs wurde am 10. Dezember 1891 als Tochter jüdischer Eltern in Berlin geboren. 1940 wurde sie von Selma Lagerlöf vor der Deportation in ein Vernichtungslager nach Schweden gerettet und nahm die schwedische Staatsangehörigkeit an. In ihren Werken beschäftigt sie sich mit dem jüdischen Schicksal, insbesondere mit dem Schrecken

der nationalsozialistischen Konzentrationslager. Ihr wohl bedeutendstes Werk schrieb sie 1962: „Eli: ein Mysterienspiel vom Leiden Israels.“ Sachs erhielt 1965 den Friedenspreis des Deutschen Buchhandels und 1966 als erste Jüdin den Nobelpreis für Literatur, den sie mit S. J. Agnon teilte. Nelly Sachs starb am 12. Mai 1970 in Stockholm.

Eine Verlängerung des Nelly-Sachs-Wegs über die Goethestraße hinaus bildet der **Fanny-Hensel-Weg**. Diese Musikerin, eine Schwester von Felix Mendelssohn-Bartholdy, wurde am 15. November 1805 in Hamburg geboren. Sie war eine ausgezeichnete Pianistin, deren musikalisches Talent dem ihres berühmten Bruders nach Ansicht der Zeitgenossen in nichts nachstand. Sie veröffentlichte aber lediglich einige wenige Lieder, die darüber hinaus überwiegend für Lehrzwecke verwendet wurden oder ohne Titel blieben. Ihre Kompositionen betrachtete sie selbst mehr als Nebenprodukt, ihr wohl berühmtestes Werk ist wahrscheinlich ein Klavierstück für drei Personen in G-Dur. Einige wenige Werke liegen gedruckt vor, oft in Zusammenhang mit denen ihres Bruders. Während der Vorbereitungen auf eine ihrer wöchentlich stattfindenden Darbietungen in Berlin erlitt sie einen Schlaganfall, von dem sie sich nicht wieder erholte. Sie starb am 14. Mai 1847, nur wenige Monate vor ihrem Bruder. Ihre Kammermusik und Oratorien wurden erst in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts wieder entdeckt.



Zwischen Nelly-Sachs-Weg und Konrad-Adenauer-Straße liegt der **Lida-Gustava-Heymann-Weg**. Sie war eine der bedeutendsten Frauenrechtlerinnen und Pazifistinnen Deutschlands. 1868 in Hamburg geboren, bekämpfte sie die staatliche Reglementierung der Prostitution, insbesondere das Hamburger Bordellsystem und die damit verbundene sexuelle Ausbeutung von Frauen sowie die gesellschaftliche Doppelmoral. Vor und während des Ersten Weltkrieges trat sie scharf der herrschenden Kriegsbegeisterung entgegen. Zusammen mit ihrer Lebens- und Kampfgefährtin Anita Augspurg gründete sie den ersten deutschen Frauenstimmrechtsverein und engagierte sich mit ihr in allen Lebens- und Politikbereichen. Sie emigrierte vor den Nationalsozialisten und starb 1943 im Exil in Zürich.



Der **Bertha-Pappenheim-Weg** zweigt von der Konrad-Adenauer-Straße ab. Obwohl die am 27. Februar 1859 in Wien geborene Bertha Pappenheim wohl die bedeutendste Frau der jüdischen Frauenbewegung der damaligen Zeit war, ist sie heute nahezu unbekannt. Leo Baeck bezeichnete sie als „eine der stärksten Persönlichkeiten des deutschen Judentums“. Bekannt wurde sie in Fachkreisen als die eigentliche Begründerin der Psychoanalyse. Bertha Pappenheim wuchs ab 1888 aus der lokalen sozialen Praxis der jüdischen Gemeinde der Stadt Frankfurt am Main zur Gründerin und Vorsitzenden des Jüdischen Frauenbundes im

Jahr 1904 empor. Dieser Dachverband aller bestehenden jüdischen Frauenvereine umfasste gegen Ende der 20er Jahre etwa 50.000 Mitglieder. Bertha Pappenheim starb am 28. Mai 1936 in Neu-Isenburg.



Folgt man der Konrad-Adenauer-Straße über die Avenida-da-Mafra, stößt man auf den **Fanny-Lewald-Weg**. Fanny Lewald wurde am 24. März 1811 im ostpreußischen Königsberg als Tochter des angesehenen Kaufmanns David Markus geboren. Wie ihr Vater konvertierte sie 1828 vom Judentum zum Christentum. Die Cousine von August Lewald war unter dem Pseudonym Iduna Gräfin H. H. eine sehr produktive Verfasserin von Romanen mit zumeist frauenemanzipatorischen Texten. In ihnen trat sie für eine bessere weibliche Bildung und eine Demokratisierung der Kunst und Politik ein. Sie starb am 5. August 1889 in Dresden.

Der Schriftstellerin der Weimarer Klassik **Sophie Mereau** ist der gleichnamige Weg im Süden des Gebiets gewidmet. Sie wurde als Sophie Frederike Schubart am 28. März 1770 in Altenburg/Thüringen geboren und stammte aus einem gutbürgerliche, gebildeten Elternhaus, welches ihr eine dementsprechende Erziehung zukommen ließ. 1793 heiratete sie den Jenaer Rechtsprofessor Friedrich Mereau. Aufgrund glücklicher Zeitumstände wurde Sophie Mereau aktives Mitglied des Jenaer Literatenzirkels um Friedrich Schiller und Johann Gottfried Herder. Besondere Unterstützung ihrer literarischen Arbeit erfuhr sie von Schiller, der einige ihrer Gedichte bereits 1791 herausgab und auch Auszüge ihrer zweiten Novelle „Amanda und Eduard“ in seinen „Horen“ 1797 veröffentlichte. Ihr literarisches Schaffen erreichte in den Jahren um 1800 seinen Höhepunkt. Es beinhaltete zwei Gedichtbände, verschiedene Erzählungen, darunter 1794 „Das Blütenalter der Empfindung“ und Übersetzungen, daneben arbeitete sie für verschiedene Zeitschriften. Ihre ohnehin unglückliche Ehe mit Mereau scheiterte endgültig 1801. Zwischenzeitlich hatte sie den jüngeren Clemens von Brentano kennengelernt, der sie nach ihrer Scheidung bedrängte, ihn zu heiraten. Ihre bestehende Schwangerschaft beschleunigte wahrscheinlich diesen Schritt, die beiden heirateten 1803. Sophie Mereau starb am 31. Oktober 1806 in Heidelberg bei der Geburt ihres dritten Kindes.



Nach der österreichischen Physikerin **Lise Meitner** ist der Verbindungsweg zwischen Goethe- und Lessingstraße benannt. Lise Meitner wurde am 7. November 1878 in Wien geboren. Sie war ab 1918 Leiterin der Physikabteilung des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Chemie in Berlin und von 1926 bis 1933 Professorin an der dortigen Universität. Bekannt wurde sie aber vor allem als langjährige Mitarbeiterin von Otto Hahn (seit 1913), mit dem sie zusammen grundlegende Arbeiten auf dem Gebiet der Atomphysik und der Kernspaltung vornahm. 1938 verließ sie Deutschland und ging nach Schweden, wo sie von 1946 bis 1961 die kernphysikalische Abteilung an der Technischen Hochschule in Stockholm leitete. Seit 1961 lebte sie in Cambridge, wo sie am 27. Oktober 1968 starb. Ihr zu Ehren wurde das 1982 von der Gesellschaft für Schwerionenforschung künstlich erzeugte chemische Element mit der Ordnungszahl 109 Meitnerium benannt.

Ebenfalls einer Naturwissenschaftlerin ist der **Maria-Cunitz-Weg** gewidmet. Die Astronomin wurde am 29. Mai 1610 im schlesischen Schweidnitz geboren. Sie heiratete 1630 Dr. E. von Löwen und lebte in Pitschen in Schlesien, wo sie auch 1664 starb. Sie entwickelte die Keplerschen Rechenmethoden weiter und legte 1650 ein umfassendes Werk mit 286 astronomischen Tabellen unter dem Titel „Urania propitia sive tabulae astronomicae“ vor. Diese Tafeln wurden als sehr handlich gelobt und damals viel benutzt. Sie waren letztendliche Vereinfachungen der Keplerschen Tafeln. Cunitia, wie sie sich mit ihrem latinisierten Namen selbst nannte, soll „sehr fleißig beobachtet haben und so ziemlich in allen Sprachen und Wissenschaften bewandert gewesen sein“, wie R. Wolf in seiner 1877 in München erschienenen „Geschichte der Astronomie“ vermerkt.

Abgedruckt in der Rathaus-Rundschau Leimen Nr. 27 vom 3. Juli 1998

An der Flugpionier **Ernst Naujoks** erinnert die gleichnamige Straße im Leimener Süden, die 1982 nach ihm benannt wurde.

Anfang des 20. Jahrhunderts war die Flugbegeisterung in aller Welt, in Europa, in Deutschland, aber auch in Leimen sehr groß.

Kurz vor der Jahrhundertwende führte der Flugzeugpionier Otto von Lilienthal systematische Versuchsflüge (1891-1896) durch. Den Gebrüdern Wright gelang 1903 in Amerika, nachdem ihnen bis 1902 die Beherrschung des Segelfluges mit Starrflüglern gelungen war, der erste Motorflug mit einem von einem 12-PS-Benzinmotor angetriebenen Doppeldecker. Der Franzose Bleriot überquerte 1909 den Ärmelkanal.

Am 29. Mai 1911 unterbreitete der Heidelberger Ingenieur Ernst Naujoks an den „verehrlichen Gemeinderat zu Leimen“ folgende Anfrage:

“... Da ich vor der Vollendung meines selbstkonstruierten Flugapparates stehe und der hiesige Exerzierplatz als Übungsplatz für Flugversuche zu beengt ist, wurde ich von Herrn Major von Wahlen-Jügrass auf die großen Wiesenflächen aufmerksam gemacht, welche sich zwischen der St. Ilgener Chaussee und dem Bahndamm der Staatsbahn hinziehen und Gemeindegut der Gemeinde Leimen sind.

Ich erlaube mir hiermit die Anfrage, ob der verehrliche Gemeinderat geneigt wäre, mir zu gestatten, dass ich diese Wiesenflächen zu Flugversuchen unentgeltlich benutze und an geeigneter Stelle einen provisorischen Schuppen zur Unterbringung meines Apparates hinbaue. Von der hiesigen Behörde ist mir Platz und Schuppen frei zur Verfügung gestellt, leider ist der hiesige Exerzierplatz wohl als Landungsplatz für Aeroplanflüge, nicht als Übungsplatz geeignet. Da Aeroplanflüge immerhin eine kleine Attraktion für den betreffenden Ort bilden, ebenso daraus auch späterhin für die Gemeinde Vorteile entstehen könnten, hoffe ich, dass der Verehrliche Gemeinderat meiner Anfrage näher tritt.“

Am Donnerstag, den 13. Juli 1911, stand auf der Tagesordnung der Bürgerausschusssitzung folgender Punkt :
„7. Errichtung eines Sport-Flugplatzes“

Aus dem Sitzungsprotokoll des Bürgerausschusses ist zu entnehmen, dass der Ausschuss dem Vorhaben durchaus positiv gegenübersteht und festlegt, dass bezüglich des Flugplatzes die Verhandlungen weiterzuführen sind.

Am 7. September 1911 schlug Ernst Naujoks ein Übereinkommen „betreffs Flugplatz“ vor, in dem er die Erlaubnis erhalten sollte, die besichtigten Wiesenflächen bei der St. Ilgener Chaussee zu Flugversuchen zu benutzen und zur Unterbringung seines Flugzeuges auf markierter Stelle einen Holzschuppen provisorisch hinzubauen.

Dieser Übereinkunft stimmte der Leimener Gemeinderat mit Beschluss Nr. 1739 vom 13. September 1911 unter folgenden Bedingungen zu :

- „1. Die Flugversuche können nur bis zum 15. März durchgeführt werden, in dieser Zeit ist das Entstehen von Flurschäden ausgeschlossen.*
- 2. Bezüglich des Pachtpreises für das Schuppen Gelände muss es Ihnen überlassen bleiben, mit den Eigentümern (Nutzungsberechtigten) ein Abkommen treffen.*
- 3. Das Ernten der Wiesen ist an und für sich schon verboten und das Bürgermeisteramt wird auf das Verbot wiederholt aufmerksam machen. Die Gemeinde ist aber nicht in der Lage, Beamte zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zum Schutze des Publikums und des Fliegens unentgeltlich zu stellen. Die Anwerbung der Ordnungsmannschaft muss vielmehr Ihnen überlassen werden, nur empfehlen wir Ihnen sich dieserhalb mit dem Kommando der Feuerwehr ins Benehmen zu setzen.“*

Das gepachtete Wiesengelände lag am Landgraben, wo heute das Gewerbegebiet Süd liegt. Damals gab es keine Aussiedlerhöfe, keine Fabrikanlagen und keine Hochspannungsleitungen.

Auf dem Gelände des heutigen Bereichs (Adalbert-Stifter-Straße/Ernst-Reuter-Straße) pflügten Bauern ihre Felder bis zum Hotel „Traube“. Im Süden Leimens erstreckte sich somit eine landwirtschaftlich genutzte Ackerflur.

Walter Schmidt, Oberlehrer a. D., hat die Ereignisse jener Zeit nachgezeichnet und sie in der Rathaus-Rundschau veröffentlicht. Er schreibt darüber folgendes :

„Ernst Naujoks, Angestellter einer Heidelberger Badeofenfabrik, konstruierte in seiner Freizeit Flugzeuge und hatte die neuartige Idee, die wenig sicheren Bauteile Holz und Segeltuch der damaligen Flugapparate durch Metall zu ersetzen. Er wollte dadurch den Vorsprung der Franzosen für Deutschland zurückerobern.

So wurde Ernst Naujoks zum ersten deutschen Erbauer eines Ganzmetallflugzeuges.

Er war ein außerordentlich fleißiger Mann und benutzte jede freie Minute – wie die meisten von einer Idee gepackten Menschen – um seine Maschine und die Halle (sie befand sich etwa an der heutigen Ecke Tinquex-Allee-Schwimmbad-Gutenbergstraße) fertigzustellen.

Recht zahlreich verfolgten Kinder und neugierige Bürgerleute den Fortgang der Arbeit. Auch erschien neben Ratschreiber Botz des öfteren der Arzt Dr. Hack sowie der Direktor des Heidelberger Gas- und Elektrizitätswerks Dr. Kukuk und ließen sich von dem Erfinder Einzelheiten des Flugapparates erläutern.

Naujocks freute sich über das Interesse, das seinem Werk entgegengebracht wurde und lud daher, als zum Ende auch der Flugmotor eingebaut war, seine Freunde mit ihren Damen zu einer Besichtigung ein. Hierbei ereignete sich eine kleine lustige Episode, über die kurz berichtet werden soll.

Zunächst erklärte Naujoks seinen Gästen die Konstruktion seiner Maschine und wollte schließlich auch den Motor in Gang bringen. Wegen der Wärme in der Halle waren die großen Torflügel weit geöffnet, desgleichen auch die hintere kleinere Eingangstür. Dorthin hatten sich die Ehefrauen und Ratschreiber Botz, Ingenieur Naujoks, Dr. Hack und Dr. Kukuk im lebhaften Gespräch zurückgezogen, die Herren standen zur Seite des Flugzeuges.

Als nun Naujoks den Propeller anwarf, entstand ein tüchtiger Wind, sodass sich besagte weibliche Gäste, entsetzt ihre hochfliegenden Röcke haltend, eilends näher zur Tür begaben. Zugleich begann aber nun der Propeller auf volle Touren zu laufen und im selben Augenblick flogen die Damen infolge des ungeheuren Luftdrucks kopfüber ins Freie hinaus. Glücklicherweise kam niemand zu Schaden und man lachte zuletzt recht humorvoll über den unfreiwilligen Flug.

Doch Spaß beiseite :

Die Zeit der Flugversuche war gekommen! Es bestand kein Zweifel, die Konstruktion war gut, der Metallvogel würde sich stolz in die Lüfte erheben. Nur eines schien bedenklich : Naujocks mochte ein hervorragender Techniker sein, aber ein Pilot war er nicht.

Die Anschaffung der teuren Baustoffe und besonders des 25 PS Motors hatte ihn trotz größter Sparsamkeit so in Schulden gestürzt, dass er es sich nicht leisten konnte, einige Wochen seine Berufsarbeit auszusetzen, um das Fliegen zu erlernen. So versuchte er es ohne Schulung und selbstverständlich musste die Sache schief gehen. Zunächst wurden mit dem laufenden Motor Rollversuche unternommen, die vollkommen zufrieden stellend verliefen. Der glänzende Vogel rollte und hüpfte ohne seitliche Schwankungen munter über das Gras hinweg. Dann sollte er in die Lüfte gehen. Und da begann die Katastrophe.

Die Maschine hob zwar tadellos vom Boden ab; als Naujoks aber zum ersten Mal das Höhenruder betätigte, überzog er ganz gewaltig – die Stärke der Wirkung konnte ihm ja nicht bekannt sein. Der Apparat bäumte sich mächtig auf und als er dann sofort drückte, aber ebenfalls zu stark, stürzte das Meisterwerk aus 8-10 m Höhe zur Erde. Das mit so viel Mühe und unter großen Opfern erbaute Flugzeug war schwer beschädigt. Naujoks selbst blieb unterverletzt. Ein am nächsten Tag erfolgter Aufruf brachte zwar das Geld zusammen, um die notwendigen Reparaturen vornehmen zu können. Der nächste Flug endete jedoch mit der völligen Zertrümmerung der Maschine. Naujoks blieb wie durch ein Wunder völlig unverletzt.

Nach diesem unglücklichen Ausgang des Unternehmens hielten die Neider und andere unverständige Zeitgenossen nicht mit ihrem Spott zurück und ein Lied folgenden Inhalts machte die Runde :

*In Leimen war ein Flieger, Naujoks war er genannt.
Der wollte einmal fliegen, bis an den Leimbachstrand.
Zuerst brach ihm das Steuer, zum zweiten mal das Rad,
zum dritten Mal, da krachte der ganze Apparat.
Naujoks, lass doch das Fliegen sein!
Naujoks, du fliegst noch in den Leimbach rein!*

Damit hatte man den schwer enttäuschten Erfinder, der zudem bald darauf auch noch seine Arbeitsstelle verlor, zutiefst gekränkt. Um sich weiterem Spott zu entziehen, verkaufte er seine Flughalle an Adam Müller (Weingut), der sie als Dreschhalle benutzte, bedankte sich beim Gemeinderat für dessen Entgegenkommen und verzog am 13.5.1913 nach Berlin.

Dort verstarb der opferbereite Pionier der Luftfahrt, nachdem er Hab und Gut, Gesundheit und ein sorgenfreies Leben für seine bahnbrechende Idee eingesetzt hatte, bald an einem Lungenleiden.

Mit Ernst Naujoks war die Geschichte der Fliegerei und der Anlage eines Flugplatzes in Leimen jedoch noch nicht beendet. Am 15.08.1925 stellte der Techniker Hartmeyer an das Bürgermeisteramt die Anfrage, ob die Gemeinde bereit wäre, Wiesengelände zur Errichtung eines Flugplatzes pachtweise abzugeben. Es war ein allgemeiner Flugplatz geplant, eine Anlage zum Bau von Flugzeugen, Rundflüge über Heidelberg, Fernflüge mit Anschluss an bestehende Luftverkehrslinien und der Bau von Kleinautomobilen. Eine umfangreiche Denkschrift wurde dem Gemeinderat unterbreitet.

Am 12.12. 1925 nahm der Gemeinderat Kenntnis, Wiesengelände wurde von der Gemeinde ungepachtet und von dem Techniker Hartmeyer ein Bauantrag an das großherzogliche Bezirksamt gestellt, der am 22.5.1926 genehmigt wurde. Wie ernsthaft dieses Vorhaben zu bewerten war, beweist der Eintrag in das Reichsadressenbuch der Verbände und Vereine für Leibesübungen im Jahre 1925, wo in Leimen ein Flugplatz mit der Größe von 4-5 ha eingetragen war. Zwischenzeitlich regten sich jedoch Bedenken wegen der Zuverlässigkeit des Antragstellers, der zwei Gesellschaften gründen wollte und zwar Taifun-Automobilbau GmbH, Leimen und Flugplatzgesellschaft, Leimen. Schließlich zerschlugen sich die Bemühungen, wahrscheinlich aus Gründen der Bonität des Antragstellers.

Im „Leimener Anzeiger“ wurde 1926 das Vorhaben wie folgt glossiert :

„Jüngst stand ich abends auf der Landgrabenbrücke und betrachtete die neue Form des Grabens. Unwillkürlich weiteten sich Ufer und große Wassermassen gurgelten in der Tiefe. Ein Schleppdampfer mit vielen angehängten Kähnen fuhr zu Berg unter der Brücke hindurch. Ich wandte mich um, um auf der anderen Seite die Weiterfahrt des Schiffes zu verfolgen und war nicht wenig erstaunt, auf dem früheren Wiesengelände nun riesige Fabrikbauten mit gewaltigen Kaminen zu sehen. Ohrenbetäubende Geräusche der Maschinen erfüllte die Luft und aus dem

weitoffenen Fabrikator fahren unzählige neue kleine Autos in überaus gefälliger Form. Unterdessen schwirrt in der Luft eine große Zahl ab- und zufliegender Luftfahrzeuge. Sprachlos stand ich da und schaute das Wunder. Von Leimen her ratterten fünf große Lastautos hochbepackt herbei. Jemand erzählte, dass dies die Automobilbauanstalt und der Flughafen von Hartmeyer sei. Täglich werden 500 Automobile fertig, im Flughafen sei ein unermeßlicher Verkehr. Der Tagesbedarf an Rohstoffen wird auf dem Rheinstichkanal mit drei Schifflastzügen herbeigeschafft. Täglich müssten 10 Millionen Prospekte versandt werden. Staunend hörte ich da zu und bedachte die Riesensummen, die ein so großer Betrieb nötig hat.

Da fühlte ich an meinem Arm ein Zucken und hörte meine Frau sagen: „hat dir Hartmeyer schon die 5 Mark geschickt, die du zu fordern hast?“ – „Nein!“ – „Der Traum verschwand. Behüt´ dich Gott, es wär´ so schön gewesen!“

Noch einmal gab es Bemühungen, durch die Firma Rund-, Fernseh- und Schulflug Gratograf von Seckendorff, Heidelberg, einen Flugplatz in Leimen einzurichten. Diese Firma sollte in eine Sport- und Reklameflug. AG umgewandelt werden und zwar mit einem gesamten Aktienkapital von 80.000,-- Reichsmark. Diese Firma plante ebenfalls, einen Flugplatz in Leimen zu errichten. Dieses Unternehmen scheiterte schließlich an Einwendungen des Badischen Innenministeriums, das mit Schreiben vom 12. Dezember 1927 mitteilte, dass die Anlegung eines Flugplatzes in Leimen im Hinblick auf die Bestimmungen des Pariser Luftfahrtabkommens hinsichtlich der neutralen Zonen nicht möglich sei. Die Gemeinde wurde vom Bezirksamt Heidelberg gewarnt, von irgendwelchen Absichten hinsichtlich des Flugplatzes Abstand zu nehmen. Diese Haltung wurde vom Reichsverkehrsministerium in Berlin, mit Schreiben vom 30.12.1927, bestätigt. Damit war der Traum von einem Flugplatz in Leimen ausgeträumt.

Die nachgewiesenen biographischen Angaben zu Gotthold Leberecht Ernst Naujoks, wie er mit vollständigem Namen hieß, sind leider nur spärlich. Er wurde am 22. Mai 1871 in Memel, dem heutigen Klaipeda in Litauen als Sohn des dortigen Hauptlehrers an der Knabenschule George Ludwig Naujoks und dessen Ehefrau Caroline Bertha Kobe geboren. Er hatte noch vier ältere Schwestern und einen jüngeren Bruder.

1896 erscheint der Klempnermeister E. Naujoks erstmals im Adressbuch Berlin-Groß-Lichterfelde, wohnhaft Lorenzstr. 57. Am 15. März 1896 wird dort sein Sohn Ludwig Karl Max geboren. Wann und wo Ernst Naujoks seine Frau Clara Caroline Aloysia Wagla geheiratet hat, ist leider unbekannt, ebenso, ob das Ehepaar weitere Kinder hatte.

1907 verlegt Naujoks, inzwischen Ingenieur und Betriebsleiter seinen Wohnsitz nach Heidelberg, zunächst in die Kaiserstr. 62, 1909 in die Schillerstr. 1a und 1910 in die Kronprinzenstr. 47. In dieser Zeit unternimmt er seine oben beschriebenen Flugversuche.

Am 1. Oktober 1913 verlässt er Heidelberg und zieht zurück nach Berlin, wo er noch im gleichen Jahr gestorben sein soll. Sein genaues Sterbedatum ist leider nicht bekannt.