

Dr. med., 1838 Dr. chir. Noch im selben Jahr erhielt er seine erste Anstellung als Hilfsarzt bei Anton Holzschuh an der chirurg. Abt. im St.-Johannes-Spital in Salzburg. 1842 wurde er Zweiter Stadtarzt und 1851 Erster Stadtarzt von Salzburg. Bereits in den Jahren seines Stud. begann sich S. mit Botanik zu beschäftigen, was ihm in seiner Wr. Zeit den Beinamen „Spitalskräutler“ eintrug. In seinen letzten Lebensjahren widmete sich S. vorwiegend der Erforschung der Sbg. Moose, v. a. in der näheren Umgebung der Landeshauptstadt, wobei ihm auf diesem Gebiet eine Reihe von Neuentdeckungen gelang. S. war schon ab 1858 an der Planung der 1860 gegründeten Ges. für Sbg. Landeskd. beteiligt.

W.: Der Untersberg, ein Beitrag zur Moosflora Sbg., in: Verh. der k. k. zoolog.-botan. Ges. in Wien 8, 1858; usw.

L.: Sbg. Ztg., 27. 6. 1860; Wurzbach; R. Steinbach, Österr. Botaniker des 19. Jh., die nicht an Hochschulen wirkten, phil. Diss. Wien, 1959, S. 65; H. Schwarz, Die Geschichte meiner seeligen Mutter ... Theresia S., 1864, S. 29f.; Stadtarchiv Salzburg, Sbg. LA, beide Salzburg, Sbg.; UA Wien; Mitt. Thomas Weidenholzer, Salzburg, Sbg. (O. Dohle)

— David **Schwarz**, Konstrukteur und Kaufmann. Geb. Keszthely (Ungarn), 7. 12. 1850; gest. Wien, 13. I. 1897. Sohn eines Handelsmannes, Vater der Opern- und Operettensängerin Vera S. (1889–1964), seit 1880 verehel. mit Melanie, geb. Kaufmann, der Tochter eines wohlhabenden Holzhändlers; mos. Über S.' Ausbildung und berufl. Werdegang sind nur ungenaue Fakten bekannt: So wuchs er in Keszthely auf, besuchte angebl. ledigl. die Elementarschule und soll dann als Jugendlicher in Županja eine Kaufmannslehre absolv. haben. Danach soll er sich im Holzhandel selbständig gemacht haben. Zunächst in Eszég/Osiek (Osijek) ansässig, übersiedelte S. Mitte der 80er Jahre nach Agram. Vermutl. gegen Ende der 80er Jahre begann er sich autodidakt. mit Problemen der Aeronautik zu beschäftigen und erste Pläne für den Bau eines Ganzmetallluftschiffes zu entwerfen, wobei er in dem westfäl. Metallindustriellen Carl Berg einen Partner gewann, der ihm die Arbeit mit dem damals gerade neu aufgekommenen Werkstoff Aluminium ermöglichte. Im Unterschied zu den bisher verwendeten Ballonen sollte das S.sche Luftschiff lenkbar sein, der Tragkörper sollte im Inneren ein System von Versteifungen zur besseren Druckverteilung aufweisen und die Außenhaut zur

Gänze aus Aluminium bestehen. Das österr. Kriegsmin. lehnte jedoch eine Finanzierung seines Projekts ab. Erfolgreicher waren seine Verh. mit dem russ. Kriegsmin., weshalb S. zunächst nach Rußland ging, um sein Projekt dort zu verwirklichen. Er traf 1892 in St. Petersburg ein und präsentierte im März 1893 sein Modell einer russ. Komm. Aufgrund von Materialproblemen und administrativen Hürden verzögerte sich jedoch die Fertigstellung des Luftschiffs bis August 1894. Als eine Probefahrt aufgrund von Schwierigkeiten mit der Gasfüllung des Tragkörpers scheiterte, stellten die russ. Behörden, auch wegen der mittlerweile entstandenen hohen Kosten, im Oktober 1894 das Projekt ein. S. ging daraufhin nach Dtl. und bot seine Entwicklung gem. mit Berg den preuß. Militärbehörden an. Unterstützt durch Bergs Ingenieure, erfolgte in Berlin-Tempelhof ab Anfang 1895 bis Sommer 1896 die Endmontage seines zweiten Luftschiffes, das eine Länge von ca. 47 Metern aufwies und von einem 8,8 kW-Benzinmotor angetrieben wurde. Ein erster Füllungsversuch im Herbst brachte allerdings ein unbefriedigendes Ergebnis, da sich das verwendete Wasserstoffgas als ungeeignet erwies. S. erlebte den Flug seiner Erfindung nicht mehr. Erst im November 1897 fand, nicht zuletzt dank des Engagements seiner Witwe, in Tempelhof der Aufstieg des Luftschiffes statt, das sich als flugtaugl. und lenkbar erwies, jedoch nach Problemen mit den Propellerantriebsriemen vom Piloten vorzeitig zur Landung gebracht werden mußte, wobei es fast zur Gänze zerstört wurde. S.' Verdienst liegt sicherl. in der Tatsache begründet, daß er der erste war, der Pläne für ein lenkbares Aluminium-Luftschiff entwickelte und in die Tat umsetzte, was ihm jedoch ohne fachmänn. Unterstützung vermutl. nicht mögl. gewesen wäre. S.' Versuche hatten aber zumindest Vorreiterfunktion für Gf. Ferdinand Zeppelin, der zeitgleich ebenfalls Luftschiffpläne entwickelt hatte und diese nach dem Flug des S.schen Luftschiffes leichter durchsetzen konnte.

L.: Neues Wr. Journal, 26. 10. 1924; R. Palla, in: Die Presse (Beilage Spectrum), 23./24. 11. 1996 (mit Bild); Enc. Jud.; Jüd. Lex. (mit Bild); M. Életr. Lex.; Universal Jew. Enc.; Wininger; Znam. Hrv.; K. Tanzer, Österreichs Erfinder (= Bücher der Heimat 4), 1934, S. 65ff.; M. Habacher, Österr. Erfinder (= Österr.-R. 226/228), (1964), S. 74ff.; R. Keimel, Österreichs Luftfahrzeuge. Geschichte der Luftfahrt von den Anfängen bis 1918, 1981, s. Reg.; C. Rotem, D. S. Tragödie des Erfinders, 1983; H. Kretschmer, Aus der Geschichte des Flugwesens in