

Biographie von Richard Coray

# Würdigung eines Brückenpioniers

Der Bündner Zimmermann Richard Coray schuf Anfang des 20. Jahrhunderts die Lehrgerüste zahlreicher hochalpiner Brücken, darunter die bekannten Schlüsselbauwerke der Rhätischen Bahn. Erstmals ist nun eine umfassende Biographie erschienen, die auch ein Werksverzeichnis enthält.

Von Robert Mehl



Auf dem Bild ist das Lehrgerüst der Versamer Tobelbrücke bei Flims zu sehen. Es war das erste Lehrgerüst von Richard Coray und das einzige, das er mit einer Sprengung entfernte.

**R**ichard Coray vollendete 1896 sein erstes Brückenlehrgerüst mit einem Knall. Noch während sich Giovanni Gilli, zuständiger Oberingenieur des Kantons Graubünden in der Anreise befand, um Coray von seinem kurz vorher angekündigten Vorhaben abzuhalten, sprengte dieser sein Lehrgerüst nach Vollendung der fertigen Brücke in die Luft. Die noch heute existente Strassenbrücke über den Versamer Tobel befindet sich rund 20 Kilometer westlich von Chur. Dem erbosten Ingenieur Gilli hielt er trocken entgegen, dass er

nur einen Vertrag über die Erstellung und Entfernung des Lehrgerüsts besitze, über das «Wie» stünde darin kein Wort.

Tatsächlich sollte dies das erste und letzte Lehrgerüst bleiben, dass Richard Coray in seiner mehr als 44-jährigen Schaffenszeit sprengte. Allerdings liess ihm seinerzeit die viel zu niedrig angesetzte Entschädigung keine andere Wahl. Dies schreibt Johann Clopath in der Biographie über dem grossen Bündner Zimmermann, die unlängst im Verlag Scheidegger und Spiess erschienen ist. Bei der Auftrags-

annahme für den Bau der Versamtobelbrücke war sich Coray durchaus der widrigen Bedingungen bewusst. Er sah aber gerade in diesem Projekt eine Chance, Aufmerksamkeit zu erhalten und sich damit als Lehrgerüstzimmermann beim damals bevorstehenden Bau der Albulabahn zu empfehlen.

Tatsächlich erregte das Lehrgerüst, das sich in rund 70 Metern Höhe über das Flüsschen Rabiusa spannte, mit seinem aussermittigen, auf einem Felsvorsprung fundamentierten Gerüstturm auch eine be-

achtliche mediale Aufmerksamkeit. In zahlreichen eidgenössischen Zeitungen bis hin zur Zürcher Freitagszeitung fand der Lehrgerüstbau Erwähnung und war Anlass für einen regen Baustellentourismus mit kommerziellen Postkutschenfahrten.

### Wesen seines Werks

Beeindruckend und kennzeichnend auch für seine späteren, weit grösseren Bauten war die artistisch anmutende Tätigkeit der von Coray engagierten Zimmerleute in Schwindel erregender Höhe ohne Netz und Sicherheitsseil. Heutzutage wäre dies aus Gründen des Arbeitsschutzes absolut undenkbar. Bemerkenswert ist, dass aus der aktiven Zeit Corays zwischen 1894 und 1939 nur ein einziger tödlicher Unfall aus dem Jahre 1916 sowie ein schwerer Sturz von Coray im Jahre 1928 überliefert ist. Der Hintergrund hierfür mag sein, dass Corays Arbeiter handverlesen und schwindelfrei waren und er selbst bis ins hohe Alter grundsätzlich die jeweils gefährlichsten der anfallenden Baustellenarbeiten eigenhändig ausführte. Er besass ein intuitives Materialverständnis, verbunden mit hoher handwerklicher Kompetenz, sodass Konstruktions- und Materialfehler als Unfallursachen quasi ausschieden.

Corays erstes eigenes Projekt war der Bau einer Seilriese, einer Seilbahn für Holztransporte. Der Auftrag bestand darin, diese von der Viamala in Graubünden über eine mehrere hundert Meter hohe Steilwand hinweg auf das Hochplateau Mariensäss Breitenberg zu führen. Auch von diesem Projekt ist eine artistische Einlage des angehenden Meisters überliefert. So sollen sich die Laufkatzen des Seilbahnwagens hoch über einem Steilhang verkeilt haben, woraufhin er nur mit Handschuhen bewehrt das Führungsseil entlang rutschte, um dessen Gängigkeit wiederherzustellen. In späteren Jahren kommentierte er seine fast schon todesmutige Schwindelfreiheit trocken: «Ob du zehn oder 100 Meter tödlichst kommst auf dasselbe raus.» Das Schaffen von Seilriesen beziehungsweise von Seilbahnen blieb für Coray zeitlebens ein weiteres Standbein seines Betriebs. Wie zu jener Zeit üblich, führte er die Anlagen mit Holzmasten aus, was den Bezug zur Zimmerei erklärt.

Richard Coray stach aber auch mit seiner hochgewachsenen, ebenmässigen Erscheinung, seiner stoischen Ruhe und seinen Bärenkräften aus der Menge heraus. Vom Bau des Soliser Viadukts, der höchsten Brücke der Albulalinie, berichtete der

leitende Bauingenieur Hans Studer, dass auf dem Gerüst einer von Corays Zimmermännern ausrutschte und sich im letzten Moment an einem Balken festhalten konnte. Er wurde von seinem sich frei herunterbückenden Meister wie ein Kaninchen gepackt und heraufgezogen. Diese Mischung aus Souveränität, fachlicher Kompetenz und väterlicher Zuwendung verschaffte ihm insbesondere bei seinen Mitarbeitern allergrössten Respekt, was diese wiederum zu handwerklichen Meisterleistungen motivierte.

### Werdegang zum Baumeister

In seiner nun vorgelegten Biographie beantwortet Johann Clopath erstmals die Frage, wer nun genau dieser als wortkarg überlieferte Zimmermann aus Trin war,

der am 30. Juli 1869 als jüngster Sohn des Zuckerbäckers und Bauern Durisch Coray geboren wurde. Der eigentlich auf den rätoromanischen Namen «Risch» getaufte Coray begann zunächst eine Ausbildung als Kaufmann, wechselte jedoch schnell in den Betrieb von Johann Cahenzli, wo er eine Zimmermannslehre durchlief. 1889 absolvierte er in Liestal seinen Militärdienst als Sappeur. Aus dieser Zeit ist überliefert, dass ihn schon damals der Brückenbau mehr interessierte als der eigentliche Dienst an der Waffe. Danach besuchte Coray drei Wintersemester lang erfolgreich das Technikum von Winterthur. Das dafür erforderliche Geld verdiente er in den jeweiligen Sommermonaten als Zimmermann.

Die Biographie «Der Gerüstbauer Richard Coray (1869 bis 1946)» gliedert sich



Die Seilriese an der Viamala war 1894 Richard Corays erstes Projekt. Hier balancierte er zu Wartungszwecken auf dem Tragseil.



Beim Bau des Soliser Lehrgerüsts (1902) zog Coray in letzter Not einen Schreiner auf das rettende Gerüst hoch. Während den Bauarbeiten lernte Coray auch seine spätere Frau kennen.



Das Lehrgerüst am Gmündertobel (1907) war mit seinen zahllosen senkrechten Stützen das materialintensivste seines Schaffens.



Peter Gysis Modell vom Lehrgerüst des Wiesner Viadukts (1908). Es war das erste materialoptimierte Lehrgerüst, das Coray erstellte.

in sechs Kapitel. Neben einem biographischen Teil, den Clopath verfasst hat, geht das Buch dann auch ausführlich auf die Konstruktionen der Lehrgerüststypen ein (Jürg Conzett). Am Beispiel der Salginatobelbrücke wird der Lehrgerüstbau umfassend dargestellt (Andreas Kessler).

Zudem enthält das Buch eine Bilddokumentation der Lehrgerüstmodelle von Peter Gysi sowie eine Sammlung von Baustellenbildern. Im Anhang ist ein Werksverzeichnis aufgeführt, das auch Angaben über die jeweils baubeteiligten Ingenieure sowie ein Orts- und Personen-

register und dezidierten Quellenachweisen umfasst.

### Eindrucksvolle Biographie

Auf den ersten 248 Seiten beschreibt Clopath chronologisch das Leben und Werk des grossen, waghalsigen, aber nie

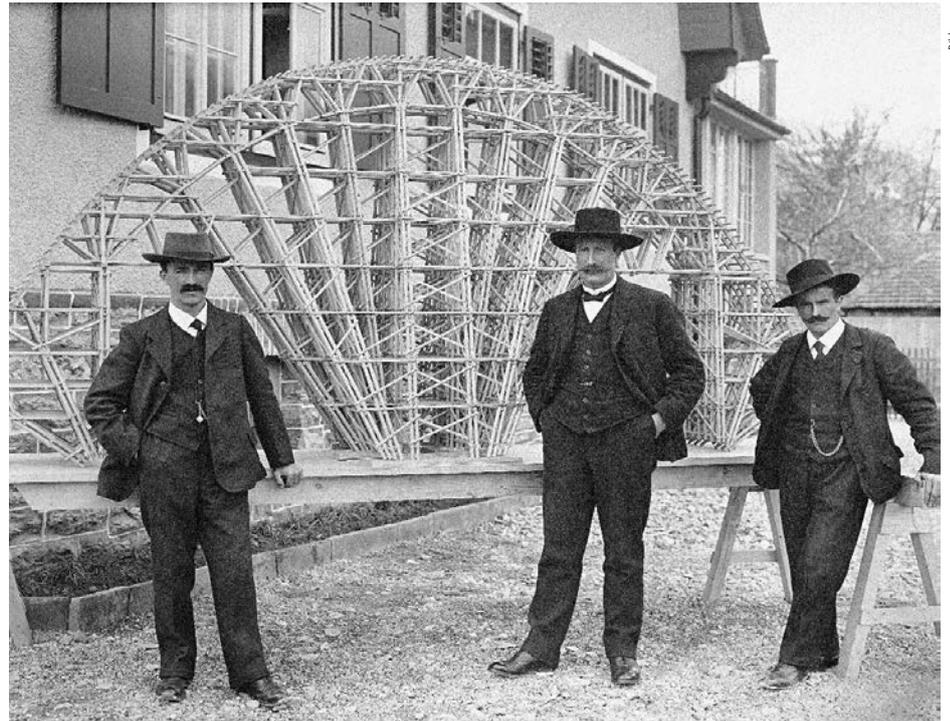
übermütigen Zimmermanns. Wie schon aus den zuvor geschilderten Begebenheiten fällt dieser mit alten Fotografien illustrierte Text nicht trocken aus, sondern erinnert vom Stil her eher an Memoiren, die Clopath anhand intensiver Archivrecherche zu einem Gesamtbild zusammenfügt. Hierzu studierte er alte Zeitungen, historische Schriftwechsel der Baubeteiligten und schriftliche Einlassungen, die Zeitgenossen verfasst hatten. Clopath geht weit über das Aufzählen der beruflichen Leistungen von Coray hinaus und stellt ihn zudem als begeisterten Berggänger vor, der zu den Gründungsmitgliedern der Sektion «Piz Terri» des Schweizer Alpen-Clubs gehörte. Seine alpinen Aktivitäten erklären auch, warum Coray 1925 massgeblich bei der Planung und dem Bau der Schutzhütte auf der Greina-Hochebene beteiligt war – eine der ersten zur damaligen Zeit.

Besprochen wird im ersten Buchteil auch, wie er seine erste Frau Jakobina Buchli kennenlernte. Während des Baus des Lehrgerüsts beim Soliser Viadukt überbrachte sie ihm ein Telegramm. Ihre Eltern betrieben ein nahegelegenes Wirtshaus mit konzessionierter Poststelle. 1903 heiratete das Paar schliesslich in der Schlosskapelle von Reichenau. Zwischen 1903 und 1911 gebar sie ihm sieben Kinder, von denen fünf das Erwachsenenalter erreichten.

Als Coray nach dem Unfall im Jahr 1928, bei dem er rund 40 Meter einen steilen Hang hinabstürzte, und mehrere Wochen im Krankenhaus verbringen musste, verstarb seine Frau an einem Schlaganfall. In seinen späten Jahren heiratete er ein zweites Mal, verlegte sich auf das Imkern und verstarb am 3. Oktober 1946 in Davos-Wiesen.

### Innovative Lehrgerüste

Im zweiten Teil des Buches erläutert der Co-Autor Jürg Konzett auf über 100 Seiten das über Jahrzehnte optimierte Konstruktionsprinzip der von Coray konzipierten Lehrgerüste. Zusammenfassend kann man sagen, dass diese sich zunehmend weg von materialintensiven, tendenziell orthogonal angeordneten Fachwerkbauten hin zu materialärmeren, den Kraftlinien folgenden und teilweise fliegenden Bauten entwickelt haben. Letzteres meint, dass diese an den gleichzeitig mit ihnen errichteten Pfeilern befestigt waren und mit diesen zusammen in die Höhe wuchsen. Parallel dazu wurden die Höhen und die zu überbrückenden Spannweiten immer grösser. Den Höhepunkt markiert hierbei das letzte Projekt vor



Der hünenhafte Coray (Mitte) steht mit seinem für ihn typischen breitkrepigen Hut vor dem Lehrgerüstmodell des Langwieser Viadukts.



Beim Sitterviadukt (1909) wurde auf einem 94 Meter hohen Gerüsturm eine 120 Meter weit spannende Stahlbrücke erstellt.

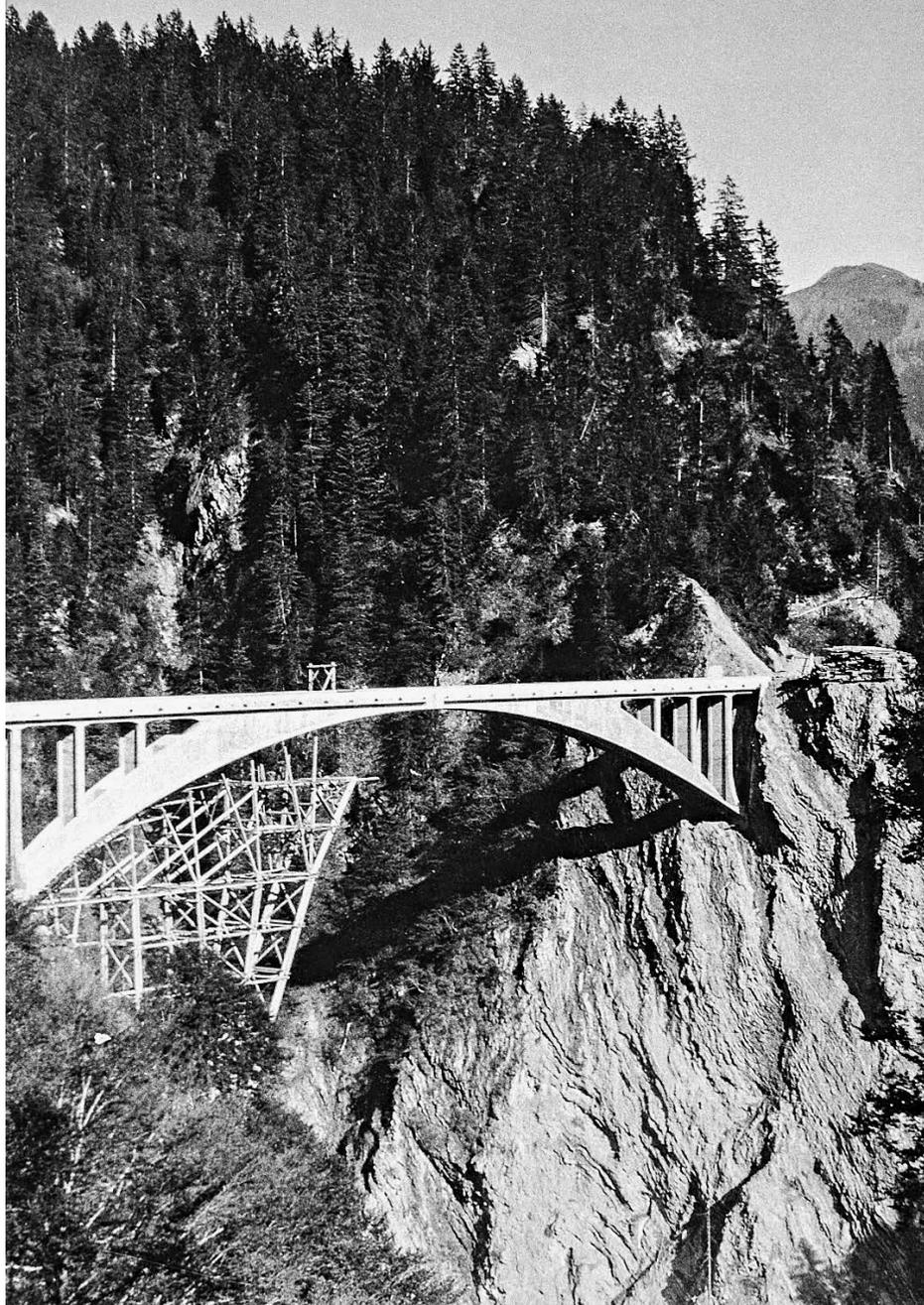
seinem Ruhestand, die Tarabrücke in Montenegro, die er 1939 zusammen mit seinem ältesten Sohn Richard junior realisierte.

Beeindruckend sind auch die handwerklichen Fähigkeiten der Zimmerleute. Weil mit der jeweiligen Baustelle erstmals eine

überregionale Wegverbindung zu diesem Ort angelegt wurde, wurde das Bauholz zumeist aus den unmittelbar an der Baustelle liegenden Wäldern gewonnen. Der Zuschnitt der Stämme zu präzisiertem Kantholz erfolgte unmittelbar am Abbundplatz

Bilder: zvg

Beim Lehrgerüst für die berühmte Salginatobelbrücke (1928) wandte Coray erstmals sein Prinzip der Zimmermannschen Gerüstabsenkung an.



Seitenansicht des Lehrgerüsts bei der Tarabrücke (1939). Es war Corays letztes Projekt, das er aktiv mitgestaltete.



von Hand mit Säge und Axt. Um ein vorzeitiges Verziehen der fertig angepassten, jedoch noch frischen Hölzer zu vermeiden, wurden diese bis zu ihrer Montage mit feuchten Tüchern bedeckt.

### Baubericht der Salginatobelbrücke

Die von Robert Maillart entworfene Salginatobelbrücke gilt vielen Kritikern als eines

der bedeutendsten Brückenbauwerke der Welt. Das Lehrgerüst wurde von Coray 1928 realisiert. Es wird als sein Schlüsselbauwerk angesehen, weshalb im Buch der Brücke ein eigenes Kapitel gewidmet ist, das Andreas Kessler verfasst hat. Es basiert auf einem Gespräch, das der Autor am 22. Mai 1993 mit dem damals hochbetagten, aber noch rüstigen Richard Coray ju-

nior (1903–1995) führen konnte. Tatsächlich stieg der Sohn mit diesem Projekt in die väterliche Firma ein. Zuerst zeichnete als frisch diplomierter Ingenieur seinerzeit die Lehrgerüstpläne und übernahm dann 1939 die Leitung des Betriebes.

Spannend sind die wiedergegebenen Handskizzen, die Coray junior bei diesem Gespräch spontan angefertigt hat, um



das Prinzip der von seinem Vater entwickelten Gerüstabsenkung zu erläutern. Denn grundsätzlich müssen brückenträgende Lehrgerüste so angelegt sein, dass diese demontierbar sind. Das Problem ist, dass gemauerte oder betonierte Bögen zunächst ein Lehrgerüst belasten, bevor sie selber die Last abtragen. Deshalb müssen die Lehrgerüste erst etwas abgesenkt wer-

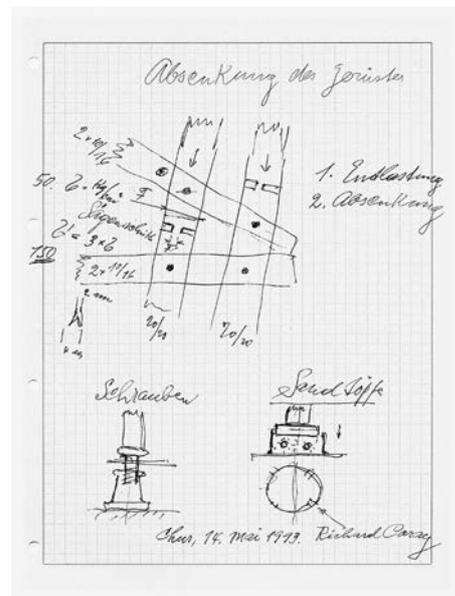
den, bevor sie demontiert werden können. Daher führte Coray seine Gerüste jeweils zweiteilig aus: Es gab ein fest verankertes Untergerüst, worauf er ein Obergerüst aufstellte, welches er zunächst entweder mit Senkschrauben oder mit so genannten Sandtöpfen vom unteren Teil separierte. Da diese jedoch teuer in der Anschaffung und umständlich in der Handhabung waren, entwickelte Coray senior ein zimmermannsmässiges Absenkprinzip, das er erstmals bei der Salginatobelbrücke anwandte.

Insgesamt hat Richard Coray senior 40 Lehrgerüstprojekte realisiert. Von den zehn wichtigsten Bauten hat der Modellbauer Peter Gysi Holzmodelle erstellt, überwiegend im Massstab 1:100. Auf einer 20-seitigen Bildstrecke werden diese umfassend vorgestellt. In Ergänzung zu den zahlreichen, im Buch publizierten schwarz-weißen Aufnahmen und den faksimilierten Planzeichnungen geben diese sinnfällig Aufschluss, insbesondere hinsichtlich ihrer Beschickung mit schweren Baumaterialien. Denn der Modellbauer hat vielfach die komplette Baustelleneinrichtung inklusive der Seilbahnkrananlagen nachgebildet.

### Die wichtigsten Werke

Welches denn nun die bedeutendsten Lehrgerüste Richard Coray waren, darüber besteht bei den Co-Autoren Clopath und Conzett sowie dem Modellbauer Gysi keine Einigkeit. Unstrittig sind das Wiesner Viadukt von 1908 sowie die Gemündertobelbrücke (1908), deren enge orthogonale Gerüstgefache gewissermassen den Höhepunkt einer materialintensiven, eher konservativen Bauweise darstellen. 1910 folgt beim Sittertalviadukt ein 97 Meter hoher Lehrgerüstturm, der in der Mitte eines weiten Tals errichtet wurde, auf dem wiederum eine 120 Meter lange Stahlfachwerkbrücke errichtet wurde.

An diese Konstruktion wurden die seitlichen Brückenzufahrten in Form von Steinviadukten herangeführt. Zu erwähnen ist auch das Langwieser Viadukt (1913). Um zu erwartende Hochwasserschäden zu vermeiden, besteht es aus einer Fächerkonstruktion, die auf einem rund 22 Meter hohen Mittelsockel aus Beton errichtet wurde. Bei dem Gerüstfächer handelt es sich um den ersten eigenen Entwurf von Coray. Der eindrucksvolle Betonsockel steht noch heute im Langwieser Tobel. Zu erwähnen ist natürlich auch das



Bei diesem Gespräch erläuterte Coray junior mit einer Handskizze das Prinzip der Zimmermannschen Gerüstabsenkung seines Vaters.

Lehrgerüst der von Robert Maillart entworfenen Salginatobelbrücke (1928) sowie Corays Spätwerk, die weiter oben erwähnte Tarabrücke in Montenegro. Mit 120 Metern zählt diese zu den grösseren Spannweiten seines Schaffens. Der 141 Meter hohe hölzerne Gerüstturm hat für ein Holzbauwerk eine bis heute unerreichte Höhe. Die Aufrißzeichnung des Tarabrücken-Lehrgerüsts zierte auch das Buchcover.

Die Autoren vermitteln einen umfassenden Blick auf Leben und Werk von Richard Coray. Angereichert mit zahlreichen Quellenzitaten und überwiegend historischen Abbildungen ist dieses Werk weit mehr als eine trockene Biographie eines beeindruckenden Bündner Zimmermanns. Das sorgfältig edierte Buch ist zugleich eine historische Dokumentation des Trassenbaus der Rätischen Bahn. ■

### Das Buch

Richard Coray (1869–1946),  
Leben und Werk  
Lehrgerüste für Brücken und Viadukte  
Johann Clopath, Co-Autoren Jürg  
Conzett und Andreas Kessler  
Gebunden in Schuber  
504 Seiten, 380 Abbildungen  
30 × 27 cm  
ISBN 978-3-03942-045-2 | Deutsch  
Ex Libris, 64,80 Franken