

Johann Clopath

# Gerüstbauer von Weltruf

## Richard Coray als Pionier der Bautechnik

Die Zeit zwischen 1880 und 1940 stand in der Schweiz ganz im Zeichen der Infrastrukturbauten für Bahnen und den allmählich aufkommenden Autoverkehr, denn Täler und Schluchten mussten überbrückt werden. Eine zentrale Rolle dabei spielten temporäre Hilfskonstruktionen aus Holz, die den Bau der massiven Brücken aus Stein und Stahlbeton erst ermöglichten. Einer der Pioniere des Lehrgerüstbaus war Richard Coray (1869–1946), dessen Werke auch ausserhalb der Schweiz viel Beachtung fanden.

Richard Coray war ein Meister im Lehrgerüstbau. Seine Arbeiten wurden von den Laien bewundert und von den Fachleuten geschätzt. Ingenieur Hans Studer bringt es in seinen Erinnerungen in der *Davoser Revue* auf den Punkt: «Wer die Photographien dieser Kunstwerke betrachtet, versinkt immer mehr in andächtiges, ehrfurchtvolles Staunen über die ungeheure Kühnheit des Erstellers dieser Werke. Wir Ingenieure alle, die die Brücken über diese von Coray errichteten Lehrgerüste bauten, verneigen uns in grosser kollegialer Hochachtung vor diesem Manne.»<sup>1</sup> Ausschlaggebend für Corays Erfolg waren jedoch nicht nur seine Fachkenntnisse, sondern auch der Umgang mit seinen Arbeitern. «Für seine Arbeiter schaute Coray wie ein Vater»,<sup>2</sup> schreibt Hans Erni, Lehrer, Komponist, Autor und Politiker (und ein Mitschüler Corays in Trin), in seinem Nachruf

in der romanischen Lokalzeitung *La Casa Paterna*. Und auf die Frage des damaligen Monsteiner Pfarrers Paul Thüerer während einer Begegnung in Wiesen, warum er das Bretterlegen beim Bau des Hilfsstegs für die Erstellung des Wiesner Viadukts nicht seinen Arbeitern überlasse, antwortete Coray: «Die gefährlichste Arbeit beim Brückenbau verrichte ich immer selber. Denn ich möchte keinen Arbeiter in Lebensgefahr bringen.»<sup>3</sup>

### Vom Bauernbub in Trin ans Technikum in Winterthur

Richard Coray ist am 30. Juli 1869 als jüngster der drei Söhne von Durisch und Margreth Coray-Mani in Trin geboren und am 15. August auf den rätoromanischen Vornamen Risch getauft worden. Sein Vater, Durisch Coray (1833–1871), war während acht Jahren als Zuckerbäcker in Neapel

**Richard Coray in der Bildmitte und seine Zimmerleute auf dem Lehrgerüst für den Wiesner Viadukt.** Das Bild zeigt die Dimensionen der verwendeten Balken. Coray ohne Hut – ein seltenes Bild (Fotograf Anton Reinhard, Chur / Sammlung Elsbeth Kasper-Brunner, Schlieren)





und Rom tätig. Dieser wurde in der Fremde jedoch nicht glücklich. Er kehrte nach Trin zurück, übernahm den elterlichen Bauernbetrieb und heiratete die Einheimische Margreth Mani (1838–1932).

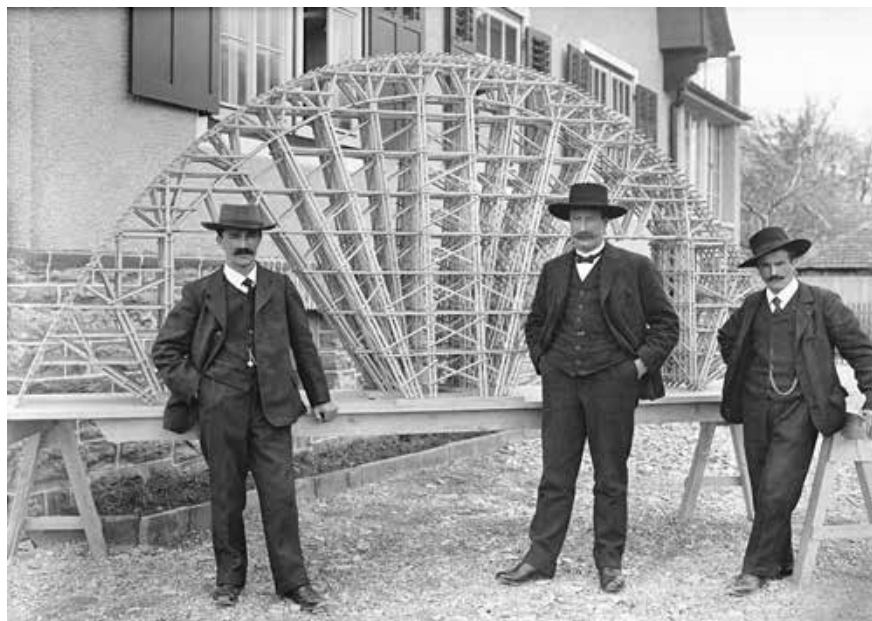
Durisch Coray starb erst 38-jährig am 17. Oktober 1871 und hinterliess seine Witwe und die Buben Vinzens, am 1. Oktober 1864 geboren, Dionys oder Disch, am 9. Februar 1866 geboren, und den zweijährigen Richard/Risch. Vinzens und Disch Coray zogen, kaum aus der Schule, ebenfalls nach Neapel, wo sie einige Jahre Arbeit und Verdienst fanden. Für Richard, der mit seiner Mutter allein zu Hause blieb, hiess es, früh anzupacken, in Haus und Stall, auf dem Feld und auf dem Acker.

Nach der Schulzeit in Trin entschied sich Richard Coray, in der Eisenwaren-, Mehl- und Colonialwarenhandlung von Dionys (1860–1923) und Ev'Annetta Calonder-Lorenz (1860–1890) – einem Bruder des nachmaligen Bundesrats Felix Calonder (1863–1952) – im Haus zur Alten Post in Filisur eine Ausbildung als Kaufmann anzutreten.<sup>4</sup> Dies schien jedoch nicht die richtige Be-

rufslehre für den bärenstarken Jüngling zu sein. Richard Coray zog in seine Heimatgemeinde zurück und begann dort eine Zimmermannslehre bei Johann Cahenzli (1860–1928). Dieser – «Gion da Ruegna» genannt – war Schreiner und Förster in Trin-Mulin.<sup>5</sup> Als Zimmermannslehrling arbeitete Coray 1887 am Bau des Schulhauses in Wiesen.<sup>6</sup> Von Wiesen zog er nach Davos und trat in die Davoser Baufirma Caprez ein, um dort seine Lehre fortzusetzen. Unter der Anleitung des Vorarbeiters Gion Caflisch erlernte er das Handwerk so rasch und gründlich, «dass seine Vorgesetzten ihm, wie uns von zuverlässiger Seite mitgeteilt wird, schon nach wenigen Monaten den Lohn eines guten Schreiners verabfolgten».<sup>7</sup>

Calonder, Cahenzli, Caprez, Caflisch. Richard Coray wurde während seiner ganzen Ausbildung von Trinser Handwerkern gefördert, die für ihre Fähigkeiten bekannt waren und in verschiedenen Regionen des Kantons Graubünden ihre Firmen gegründet hatten.

**Das Fächergerüst, wie es Richard Coray für den Langwieser Viadukt entworfen und gebaut hatte, war eine Weltneuheit.** Es ruhte in der Flussmitte auf einem 22 m hohen Bock aus Eisenbeton (Fotograf Anton Reinhard, Chur / Archiv Rhätische Bahn, Chur)



**Das Modell des Langwieser Viadukts, der an der Schweizerischen Landesausstellung 1914 in Bern ausgezeichnet wurde, mit Bartholome Capatt-Studer (1882–1967), dem Erbauer des Modells, Richard Coray-Buchli (1869–1946) und Johann Luzius «Seiler» Rudolf-Chresta (1879–1963) aus Domat/Ems (Fotograf Anton Reinhard, Chur / Sammlung Elisabeth Kasper-Brunner, Schlieren)**

Nach der Rekrutenschule 1889 als Sappeur in Liestal begann Richard Coray zusammen mit seinem Freund Risch Caflisch (1866–1940) ein Studium am Technikum in Winterthur. Richard Coray und Risch Caflisch schlossen das Studium 1892 nach drei Semestern mit Erfolg ab.

Im Frühling 2020 weihte die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW ihre neuen Gebäude auf dem Sulser-Areal in Winterthur ein. Das Gebäude für das Ingenieurstudium widmete sie ihrem ehemaligen Studenten Richard Coray.

**Mit der Seilbahn für den Holztransport in der Viamala erlangte die Firma Coray und Telli grosse Anerkennung.** Coray entwickelte hier zum ersten Mal eine «richtige» Transportseilbahn mit zwei Tragseilen und einem Zugseil. Beeindruckend ist die Linienführung über den grossen Felsen unterhalb des Maiensässes Breitenberg (Fotograf unbekannt / Aus Gustav Bener. *Gerüst- und Seilriesenbauer Richard Coray von Trins (Graubünden) zu seinem erfüllten siebenzigsten Jahr, 30. Juli 1939.* Chur 1939, Tafel 1)



## Schwierige Holztransporte in der Viamalashlucht

Im Jahr 1894 gründete Richard Coray zusammen mit seinem Bruder Vinzens und dem Trinser Hans Telli (1867–1948) die Firma Coray und Telli. Als ersten grösseren Auftrag übernahmen sie den Transport von Windwurfholz vom Tschenghel an die Landstrasse in Trin Mulin. Sie erstellten eine Seilbahn, die in einer einzigen Spannung 400 m Höhenunterschied überwand. Die Leistung der jungen Firma fand volle Anerkennung beim Auftraggeber und bei Fachleuten. Danach zogen sie vom Breitenberg oben in der Viamala eine weitgespannte Seilbahn hoch über der Schlucht nach Rongellen hinab. 600 Höhenmeter waren zu überwinden, und der Holzlagerplatz auf der anderen Talseite lag 700 m weiter westlich. Coray entwickelte hier zum ersten Mal eine richtige Transportseilbahn. Zwei Tragseile übernahmen die Last des Holzes, ein Zugseil zog mit dem Gewicht der Ladung die schweren Laufkatzen wieder zur Bergstation zurück.

Aus einem unbekanntem Grund verkeilten sich eines Tages die Laufkatzen an einer Stelle, die mindestens 400 Meter vom Talhang entfernt lag. Ingenieur Hans Studer vermutet in seinen Erinnerungen an Richard Coray, der Wind habe eine Rolle gespielt. So hatte Richard Coray zum ersten Mal die Gelegenheit, seinen beispiellosen Mut zu zeigen, erzählt Hans Studer: «Da es sich als unmöglich erwies, die Laufkatzen vom Ufer aus loszulösen, rutschte Coray [...] das eine Knie am Tragseil eingehängt, die Hände durch starke Handschuhe geschützt, am Seil bis zu den Laufkatzen hinaus und löste, in dieser grausigen Lage, 600 Meter über dem Talboden hängend, in mühsamer Arbeit die verkeilten Laufkatzen. Damit kamen die gelösten Tragseile in seitliches Schwanken und der Tollkühne musste, so über dem Abgrund baumelnd, die 400 Meter bis zum Uferhang wieder zurückrutschen. Wen überläuft es beim Ueberdenken dieser Situation nicht eiskalt!»<sup>8</sup>

## Erste Erfahrungen im Lehrgerüstbau im Versamer Tobel

Zwei Jahre nach dem Bau der Seilbahn vom Breitenberg an die Landstrasse bei Rongellen stand Richard Coray vor einer weiteren Herausforderung: dem Bau des Lehrgerüsts für die neue, 70 m weite Brücke, die das Versamer Tobel in einer Höhe von 70 m überquert. «Coray hoffte, beim Bau der Albulabahn als Lehrgerüstbauer Aufträge zu erhalten. So war ihm die Gelegenheit willkommen, seine Fähigkeiten am Gerüst im Versamer Tobel unter Beweis zu stellen.»<sup>9</sup> Die Voraussetzun-



gen, um diesen Auftrag mit Erfolg ausführen zu können, waren jedoch nicht gegeben. Die Firma Coray und Telli hatte die Arbeit im Unterakkord gegen eine viel zu niedrig angesetzte Entschädigung von der Ilanzer Baufirma Gebr. Caprez AG übernommen.

Für den zweiten Teil des Auftrags, den Rückbau des Lehrgerüsts, hatte die Firma Coray und Telli darum kein Geld mehr. Richard Coray sprengte die Füsse des Gerüsts und liess die ganze Konstruktion zusammenstürzen.

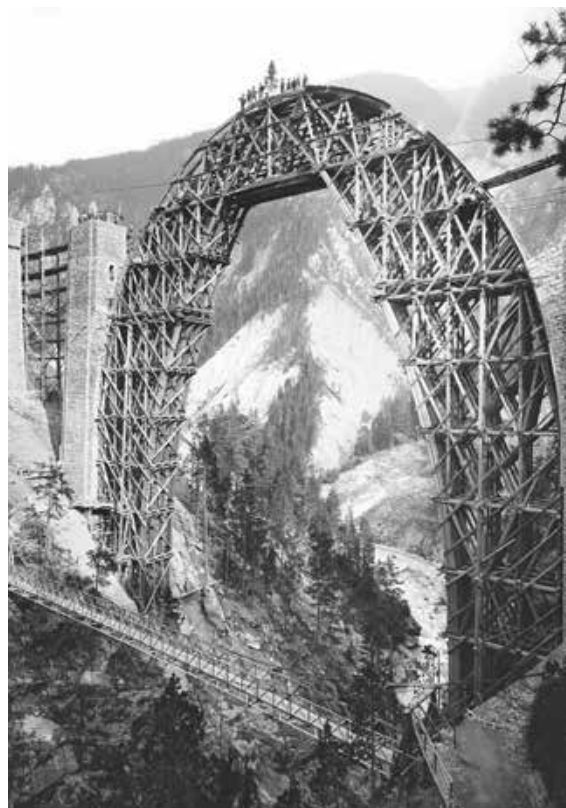
Finanziell wurde der Auftrag im Versamer Tobel für Coray und Telli zum Fiasko. Richard Coray hatte jedoch keinen Grund, mit sich selbst unzufrieden zu sein. Für ihn war es der Beginn einer grossen beruflichen Laufbahn als Gerüstbauer.

### **Wiesner Viadukt – Prunkstück der Rhätischen Bahn im Landwassertal**

Nach dem Bau des Lehrgerüsts für die Brücke im Versamer Tobel bauten Richard Coray und Hans Telli während eines Jahres Seilbahnen für den Holztransport für den Holzhändler Eduard von Tschärner in Slawonien im Osten Kroatiens. Nach der Rückkehr trennten sich ihre Wege. Richard Coray erstellte Lehrgerüste für Brücken im Unterland und beteiligte sich an den Vorbereitungsarbeiten für den Bau der Rhätischen Bahn in

der Surselva. Er hoffte, dadurch Aufträge für den Bau der Albulabahn zu erhalten. Die Rechnung ging auf. Richard Coray baute von 1900 an die Lehrgerüste für die Brücken der RhB in Thusis und im Muttner Tobel.

**Der Wiesner Viadukt hat eine Länge von 210 m und erstreckt sich von der Wiesner (im Vordergrund) auf die Filisurer Seite (Fotograf Anton Reinhard, Chur / Sammlung Renato Mengotti, Chur)**



**Am 1. August 1908 versammelten sich die Arbeiter im Scheitelpunkt des Lehrgerüsts für den Wiesner Viadukt zum Aufrichtfest (Fotograf Anton Reinhard, Chur / Sammlung Elsbeth Kasper-Brunner, Schlieren)**



Für den Abbund der Gerüste (hier für den Langwieser Viadukt) liess Richard Coray auf dem Talboden, wo der Waldbestand gefällt wurde, einen riesigen Reissboden einrichten. Darauf zeichnete er mit Hilfe eines Theodolits die einzelnen Binder auf. Hier wurde jeder Teil sorgfältig zusammengesetzt, so dass beim Aufstellen des Gerüsts nicht die geringste Nacharbeit nötig war (Fotograf Anton Reinhard, Chur / Sammlung Elsbeth Kasper-Brunner, Schlieren)

1902 folgte der erste Höhepunkt seiner Laufbahn als Gerüstbauer, die Erstellung des Lehrgerüsts für den Soliser Viadukt.

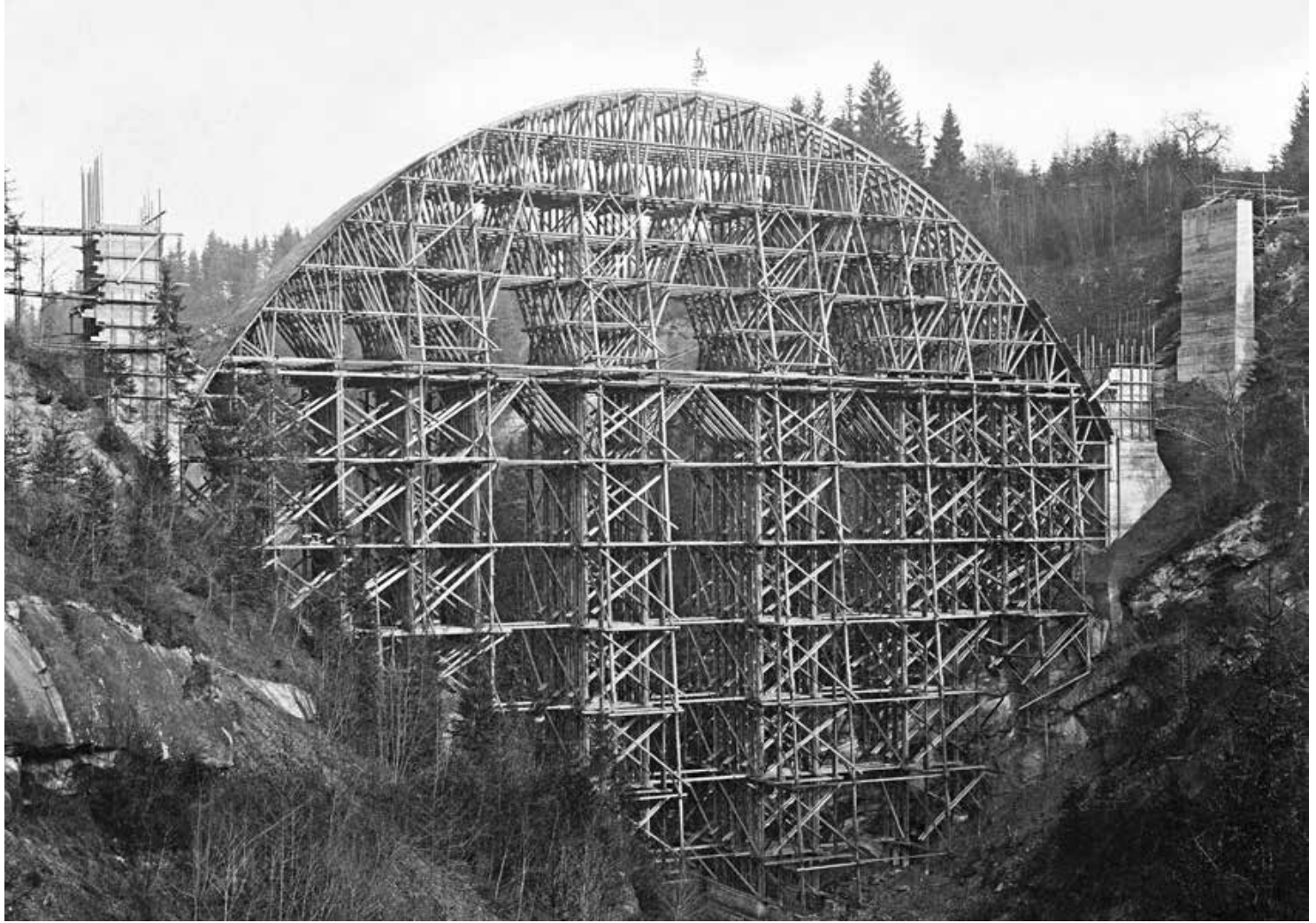
Kaum war der Soliser Viadukt gebaut und in Betrieb genommen worden, begannen die Ingenieure der Rhätischen Bahn das nächste Prunkstück zu planen, den Wiesner Viadukt zwischen Davos und Filisur. Dieses bedeutende Bauwerk hat eine Länge von 210 m, der grosse Bogen spannt sich 55 m weit über die Tiefe, und die Fahrbahn führt in einer Höhe von 89 m über das Landwasser bei Wiesen. Am Anfang dachte Ingenieur Hans Studer an ein Stahlgerüst, das sich auf die Kämpfer, die Ansätze des grossen Bogens am Pfeiler, abgestützt hätte. Die grossen Pfeiler mit ihren gewaltigen Mengen an Mauerwerk konnten von der Unternehmung jedoch nicht programmgemäss aufgebaut werden. Um den Endtermin des Brückenbaus noch einhalten zu können, musste ein Gerüst gebaut werden, das unabhängig vom Fortschritt der Maurerarbeiten erstellt werden konnte.<sup>10</sup> Schliesslich entschied man sich, das Lehrgerüst aus Holz zu bauen. Dieses war zwar teurer als die Ausführung in Stahl, konnte aber unabhängig von der Aufmauerung der Pfeiler erstellt werden. Da man beim Bau des Soliser Viadukts gute Erfahrungen mit Richard Coray gemacht hatte, wurde

dieser beauftragt, auch das Lehrgerüst für den Wiesner Viadukt zu erstellen.

Richard Coray baute den Wiesner Viadukt zusammen mit seiner Mannschaft vom 10. März bis 1. August 1908. Der leitende Ingenieur Hans Studer war von der Beschaffung des Bauholzes für das Gerüst beeindruckt. Weil Zufahrtswege für den Antransport von geschnittenem Bauholz fehlten, musste dieses an Ort und Stelle geschlagen und nach alter Väter Sitte mit der Breitaxt behauen werden. «Diesen Leuten bei ihrem Tempo zuzuschauen, war für uns Unterländer fast unmöglich; wir wähten, das Gerüst werde so in Jahren nicht fertig. Wie bestaunten wir aber immer wieder am Abend die grosse Tagesleistung, die unsere Bedenken restlos zerstreute!» Und das Fazit von Hans Studer: «Auf diese Weise hätte das Gerüst ebenso gut mitten im Urwald, fernab von jeder Zivilisation, gebaut werden können.»<sup>11</sup>

### Entworfen und gebaut

Nach den Arbeiten für die Rhätische Bahn wagte sich Richard Coray an Arbeiten mit neuen Dimensionen. Im Gmündertobel erstellte er das Lehrgerüst für die Gmündertobelbrücke. Die Spannweite des Bogens von 79 m bedeutete damals einen Weltrekord für Betonbogenbrücken.



Im Sittertobel baute Coray einen 100 m hohen Holzturm für den Bau des Mittelteils des Sitterviadukts, bei Brail im Engadin realisierte er eine Hängebrücke über den Inn mit einer Länge von 168 m und einer neuen Verankerung für die Tragseile, und in Flims erstellte er eine Milchtransportseilbahn von Fidaz auf den Flimserstein. Diese überwand auf einer Länge von 1800 m einen Höhenunterschied von 860 m. 1913/14 baute Richard Coray das Lehrgerüst für den Langwieser Viadukt der Bahnstrecke der Rhätischen Bahn von Chur nach Arosa. Dieses Projekt sollte Richard Coray Gelegenheit geben, ein von seinen übrigen Arbeiten abweichendes Gerüst zu erproben. Coray unterbreitete seinen Entwurf für ein fächerförmiges Lehrgerüst der ausführenden Firma Züblin. Diese gab seinem Vorschlag den Vorzug, nachdem sie ihn genau berechnet und ergänzt hatte.<sup>12</sup> Damit baute Coray zum ersten Mal ein Gerüst, das er auch selbst entworfen hatte. Dieses Lehrgerüst mit einer Spannweite von beinahe 100 m bedeutete wiederum einen neuen Weltrekord für Betonbogenbrücken.

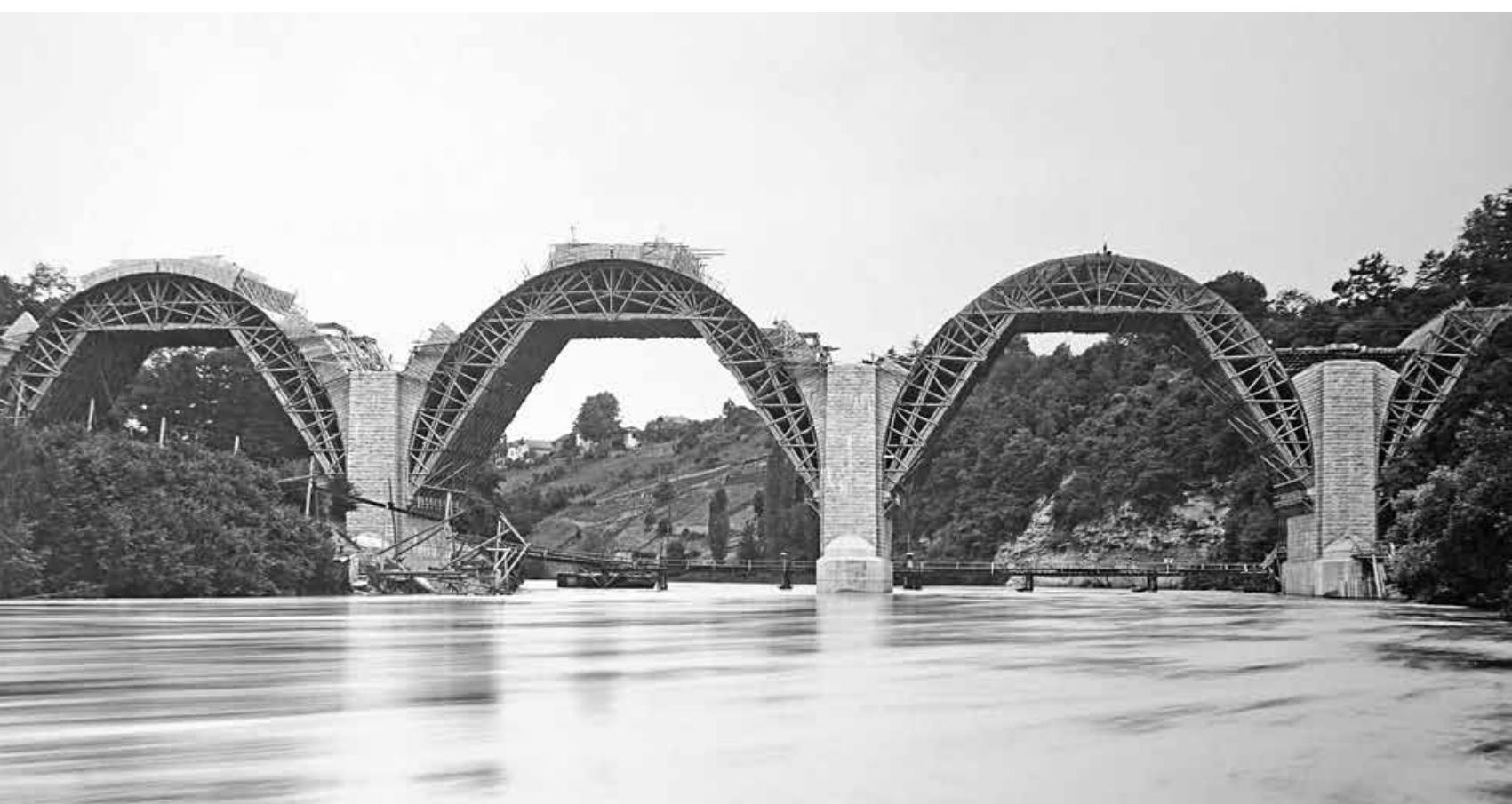
### Fliegende Gerüste nach Plänen von Richard Coray

Im Mittelpunkt der ersten Hälfte der 1920er Jahre stand der Bau von Lehrgerüsten für Brücken in Freiburg, Genf und Vallorbe. 1920 wurde Richard Coray der Auftrag erteilt, das Lehrgerüst für den Pont de Pérolles in Freiburg zu bauen. Diese Brücke mit einer Länge von 555 m überquert die Saane in einer Höhe von 75 m mit fünf Bogen mit einer Spannweite von je 56 m und neun Bogen mit einer solchen von 17,40 m.

Richard Coray erstellte die Lehrgerüste für den Pont de Pérolles nach eigenen Plänen. Es waren fliegende Gerüste, die hier zum ersten Mal beim Brückenbau erprobt wurden. Fliegende Gerüste werden durch das Bauwerk selbst getragen und steigen mit dem Bau der gemauerten Pfeiler ebenfalls in die Höhe. Das ganze Werk war auf vier Millionen Franken veranschlagt. «Der Bau des Lehrgerüsts für den Pont de Pérolles erforderte 3800 Kubikmeter Holz.»<sup>13</sup>

«Wir dürfen uns darüber freuen», schreibt *Der Freie Rätier* am 18. Januar 1921, «dass unser Landsmann Coray bei den schweizerischen Brückenbauern so grosses Ansehen geniesst und mit der Ausführung der schwierigsten Arbeiten beauftragt wird.» Dieses grosse Zutrauen habe er sich durch

Mit dem mächtigen Lehrgerüst im Gmündertobel ermöglichte Richard Coray, eine Eisenbetonbrücke mit bisher nicht erreichter Spannweite zu bauen. Das Projekt war wegweisend für den weiteren Brückenbau Corays (Fotograf unbekannt / Sammlung Andrea Coray, Adliswil)



seine Arbeiten für die Rhätische Bahn und an der Bagdadbahn in Kleinasien erworben. Und der Korrespondent des *Freien Rätiers* stellt weiter fest: «Von kompetenter Seite wird Herr Coray, der sehr exakt arbeitet, als der hervorragendste schweizerische Gerüstbauer bezeichnet.»<sup>14</sup>

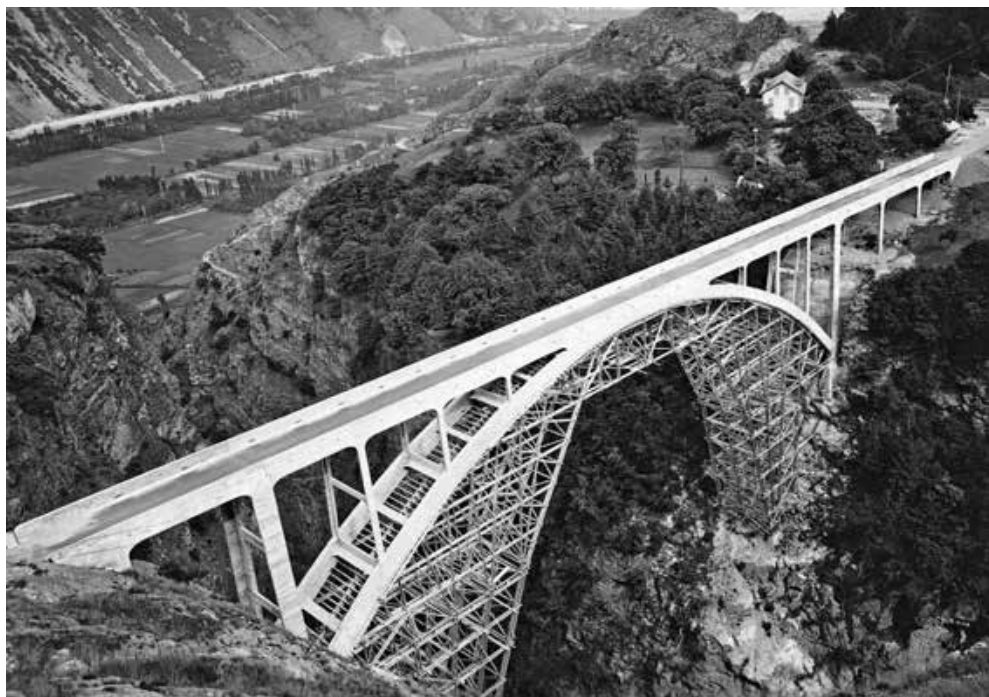
Richard Coray beendete den Bau der Lehrgerüste für den Pont de Pérolles in neun anstatt wie vereinbart in fünfzehn Monaten. In der verbleibenden Zeit erstellte er unter anderem die Holzbrücke über den Inn in Lavin, die heute noch steht.

Richard Coray verdankte den Erfolg natürlich auch seinen treuen Arbeitern aus seiner Heimat, aus Trin und Umgebung. Es wurde jedoch nicht überall gern gesehen, dass Coray seine eigenen Arbeiter in die Westschweiz mitnahm. Beim Bau des Lehrgerüsts für den 269 m langen und 18 m breiten Pont Butin in Genf beschäftigte Coray 22 Arbeiter aus seiner Bündner Heimat neben anderen, obschon in den Städten immer noch zu viele Arbeiter zu wenig Arbeit hatten. «Wohl gab es in Genf Widerstand gegen die Einwanderung dieser <Fremdarbeiter> aus Graubünden, die Gegner wurden jedoch zum Schweigen gebracht. Was sollte der Unternehmer auch ohne Leute mit grosser Erfahrung für diese Arbeit tun?»<sup>15</sup>

## Zwei Projekte im Wallis und in der Surselva

Zurück aus der Romandie, bekam Richard Coray 1929 den Auftrag, das Lehrgerüst für die Brücke über das Salginatobel zwischen Schiers und Schuders zu bauen. Die Brücke ist 90 m lang und überquert das Salginatobel in einer Höhe von 90 m. Im Salginatobel ereignete sich einer der wenigen schweren Unfälle auf einer Baustelle von Richard Coray während 40 Jahren. Er betraf den Meister selbst. Coray versuchte, eine Messstange, die ein Arbeiter hatte fallen lassen, aufzufangen. Dabei rutschte er aus und fiel 35 m in die Tiefe. Der Verunglückte war schwer verletzt, kam der Rettungskolonnen jedoch aufrecht entgegen. Richard Coray wurde ins Spital in Schiers gebracht, wo er sich langsam erholte. Bereits im Herbst desselben Jahres begegnete man ihm wieder auf seinen Baustellen.

Richard Coray war zu dieser Zeit 60-jährig geworden. In den folgenden zehn Jahren erstellte er weitere Arbeiten, die zu beschreiben wären. Darunter sind 1933 das Lehrgerüst für den Pont de Gueuroz in der Trientschlucht bei Martigny mit einer Spannweite des Bogens von beinahe 100 m, 192 m über dem Bett des Trient, und 1939 das Lehrgerüst für die Brücke in der Val Russein zwischen Sumvitg und Disentis/Mustér. Der Bogen dieses



**190 m unter dem Bogen des Pont de Gueuroz fliesst das Wasser des Trient ins Rhonetal.** Bis 2017 – bis zum Bau der Brücke über die Tamina bei Bad Ragaz – war der Pont de Gueuroz die höchste Brücke der Schweiz (Fotograf unbekannt / Sammlung Andrea Coray, Adliswil)

**Das Gerüst im Salginatobel war ein Meilenstein im Schaffen Richard Corays.** Die elegante und filigrane Konstruktion diente als Vorlage für seine zukünftigen Gerüste (Fotograf Domenic Mischol, Vulpera/Schiers / Archiv Andreas Kessler, Igis)

«**Nach den Vorbereitungsarbeiten begann Richard Coray Anfang Mai 1921 mit dem Bau des Gerüsts für den Pont de Pérolles.** Ende Oktober war die Arbeit der Gerüstbauer beendet. Richard Coray stellte hier erstmals fliegende Gerüste (Fotograf unbekannt / Sammlung Elsbeth Kasper-Brunner, Schlieren)

**Für die fünf Gerüstbögen des Pont Butin in Genf mit einer Spannweite von je 42 m und einer Breite von 18 m benötigte man rund 2000 Kubikmeter Holz.** (Fotograf unbekannt / Sammlung Andrea Coray, Adliswil)

Gerüsts hatte eine Spannweite von 80 m und überquerte das Tobel in einer Höhe von 56 m. Es war das letzte Projekt, das Richard Coray plante und auch realisierte. Seine Bedeutung als Gerüstbauer zeigt ein Beitrag des Bauleiters Andreas Sutter in der *Schweizerischen Bauzeitung* vom 26. August 1939 zu diesem Projekt. Besondere Beachtung sei einer einwandfreien Ausführung des Lehrgerüsts geschenkt worden, «weshalb wir auch besonderem Wert darauf legten, dessen Ausführung dem be-



## Dossier 2

1939 – im Alter von 70 Jahren – plante Richard Coray zusammen mit seinem ältesten Sohn Richard das Lehrgerüst für eine Brücke über die Tara in Montenegro. Der Hauptbogen des Lehrgerüsts wurde von zwei hölzernen Gerüsttürmen von 100 und 141 m Höhe getragen. Es ist das höchste Holzgerüst, das weltweit jemals gebaut wurde. Die Ausführung des Gerüsts überliess Coray dann seinem Sohn (Fotograf unbekannt / Archiv Andreas Kessler, Igis)



währten Gerüstbauer Richard Coray zu übertragen».<sup>16</sup>

Die drei letzten grossen Werke Corays waren die Gerüste für die Salginabrücke im Prättigau, die Brücke über die Trientschlucht im Wallis und die Russeinerbrücke im Vorderrheintal. Anhand dieser drei Werke beschreibt der Glarner Historiker Hans Thürer die Entwicklung des Trinser Gerüstbauers in einem Beitrag zu seinem hundertsten

Geburtstag in der *Neuen Bündner Zeitung*: «Vergleicht man diese Bauten mit jenen aus früheren Zeiten, so sieht man, dass Coray immer ein Lerner geblieben ist. Anfänglich waren seine Gerüste schwer, fast plump, und verschlangen halbe Wälder. Dann wurden sie leichter, materialsparender, und die letzten schwebten wie Spinnennetze zwischen den Felsen. Der Handwerker war zum Künstler geworden.»<sup>17</sup> ●

## Anmerkungen

- 1 Hans Studer. «Erinnerungen an Richard Coray, den grossen Gerüstbauer». In: *Davoser Revue*, 1, Oktober 1946, S. 8.
- 2 *La Casa Paterna*, 41, 10. Oktober 1946.
- 3 Paul Thürer. *Damals in Monstein. Wie ein Bündner Bauernbub zum «Skipfarrer» wurde. Erinnerungen 1875–1906*. Zürich 2005, S. 183–185.
- 4 Wolfgang Schutz, Filisur, schriftlich am 1. März 2020.
- 5 Alois Janutin. «Richard Coray da Trin, construeider da punts (1869–1946)». In: *Igl noss Sulom*, 1976, S. 107.
- 6 Christoph Burckhardt. Abkündigungsrede bei der Bestattung von Richard Coray am 6. Oktober 1946.
- 7 Jules Ferdmann «Zur Biographie Richard Corays». In: *Davoser Revue*, 1, 1946, S. 9.
- 8 Hans Studer. a.a.O., S. 3.
- 9 Jürg Conzett. «Richard Coray (1869–1946)». In: *Fünf Schweizer Brückenbauer, Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik*. Zürich 1985, S. 34.
- 10 Fritz Castelberg. *Richard Coray. Weihnachtsgabe der Historischen Vereinigung Unterlandquart 2004*. Zizers 2004, S. 16.
- 11 Hans Studer. a.a.O., S. 6.
- 12 Gustav Bener. *Gerüst- und Seilriesenbauer Richard Coray von Trins (Graubünden) zu seinem erfüllten siebzigsten Jahr, 30. Juli 1939*. Chur 1939, S. 10.
- 13 *Walliser Bote*, 2, 6. Januar 1923.
- 14 *Der Freie Rätler*, 14, 18. Januar 1921.
- 15 *La Casa Paterna*, 15, 25. Juli 1923.
- 16 Andreas Sutter. «Die neue Russeinbrücke zwischen Disentis und Somvix». In: *Schweizerische Bauzeitung*, 9, 26. August 1939, S. 101–103, hier S. 102.
- 17 Hans Thürer. «Richard Coray». In: *Neue Bündner Zeitung*, 209, 31. Juli 1969.

## Zum Autor

Johann Clopath (\*1951) hat während vieler Jahre als Redaktor und Leiter Information bei Radio-televisiun Svizra Rumantscha gearbeitet. Davor war er Lehrer und Redaktor verschiedener romanischer Publikationen. Seine Passion sind historische Recherchen und die Fotografie. Gemeinsam mit Jürg Conzett und Andreas Kessler hat er 2021 das Werk *Richard Coray (1869–1946), Leben und Werk* bei Scheidegger & Spiess veröffentlicht. Kontakt: [johann.clopath@bluewin.ch](mailto:johann.clopath@bluewin.ch)

### Keywords

Richard Coray, Ingenieurholzbau, Brückenbau, Lehrgerüste, 20. Jahrhundert

## Résumé

### Richard Coray, maître constructeur de cintres en charpente

Richard Coray (1869–1946) fait partie des principaux maîtres constructeurs de cintres en charpente de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Ses constructions ont permis la réalisation des ponts de grande portée des chemins de fer rhétiques, qui comptent encore aujourd’hui parmi les chefs-d’œuvre de la construction de ponts.

Après son apprentissage de charpentier, Coray, né en 1869 à Trin GR, s’est perfectionné pendant trois semestres au Technikum de Winterthur. Son don particulier pour « lire » le bois et son œil exercé lui ont permis de choisir les poutres appropriées pour ses constructions complexes et de les assembler de manière à obtenir des étalements extrêmement solides.

Outre son travail dans le canton des Grisons, il a réalisé d’autres cintres en charpente spectaculaires dans les cantons d’Appenzell et de Saint-Gall, puis, dans la première moitié des années 1920, de grandes constructions en Suisse romande. Les œuvres de Coray se distinguent par leurs dimensions particulières – comme par exemple l’étalement de près de 100 mètres de large construit en 1933 pour le Pont de Gueuroz dans les gorges du Trient près de Martigny. Le cintre en charpente traversait le lit de la rivière à une hauteur de 192 mètres. Richard Coray s’est également fait connaître à l’étranger, notamment en Asie Mineure et au Monténégro.

## Riassunto

### Il costruttore di centine Richard Coray

Richard Coray (1869–1946) è tra i principali costruttori di centine della prima metà del XX secolo. Con i suoi manufatti ha reso possibile la realizzazione degli ampi ponti della Ferrovia Retica, considerati ancora oggi tra i capolavori di questa tipologia ingegneristica.

Nato nel 1869 a Trin (GR), Coray ha compiuto un apprendistato di carpentiere, poi ha studiato per tre semestri alla scuola tecnica superiore di Winterthur. La sua peculiare capacità di «leggere» il legno e il suo occhio esperto gli hanno consentito di individuare le travi adatte per le sue complesse costruzioni e di riuscire a collocarle in modo da ottenere delle impalcature estremamente stabili.

Accanto al suo lavoro nei Grigioni, Coray ha realizzato spettacolari centine anche nei cantoni Appenzello e San Gallo, così come, nella prima metà degli anni Venti, grandi impalcature in Romandia. I manufatti di Coray si distinguono per le dimensioni imponenti, come per esempio la struttura costruita nel 1933, con una lunghezza di quasi 100 metri, per il Pont de Gueuroz sulla gola di Trient presso Martigny, a un’altezza di 192 metri sul letto del fiume. La sua fama è legata anche alle centine realizzate all’estero, nell’Asia Minore e nel Montenegro.