

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 65 (1939)  
**Heft:** 12

**Nachruf:** Tissot, Edouard

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## † Edouard Tissot.

(1864-1939)

Issu de la souche des horlogers neuchâtelois, Edouard Tissot est né le 28 août 1864 au Locle<sup>1</sup>, dont il était originaire. Il quitta tout jeune son canton pour Zurich où il fit ses études, tout d'abord à l'école cantonale jusqu'à la Maturité et puis à l'École polytechnique fédérale d'où il sortit muni du diplôme d'ingénieur mécanicien. Il approfondit ses études comme assistant au laboratoire de physique de l'E. P. F. et fit son doctorat. Après avoir acquis de sérieuses connaissances pratiques dans diverses maisons de construction, entre autres la maison Cuénod, Sautter et Cie, à Genève, où il rencontra René Thury, il passe quelques mois en Angleterre. De retour en Suisse, il s'établit à Genève comme ingénieur de la Compagnie de l'industrie électrique. Sa brillante carrière dans cette société, dont il devint rapidement sous-directeur, attira l'attention sur ses hautes aptitudes. En 1899, il fut appelé à Bâle comme directeur de la Société d'Industrie Electrique d'où il passa à la Banque Suisse des chemins de fer, actuellement la Société Suisse d'Electricité et de Traction. Comme administrateur-délégué dès 1911, il dirigea avec une énergie remarquable les destinées de cette société à travers les innombrables difficultés résultant de la guerre, de l'après-guerre et de la récente crise économique.

Il fut nommé dans un grand nombre de conseils d'administration en Suisse et en France, entre autres la Société suisse d'électricité et de traction, la Société de Banque Suisse, la S. A. Motor-Colombus, les usines électriques de Laufenbourg, Chancy-Pougny, et bien d'autres. En France, il fut particulièrement actif dans les Sociétés Loire et Centre et l'Union électrique.

A côté des affaires proprement dites, Edouard Tissot déploya une activité inlassable au service de son pays. C'est sur sa proposition et grâce à sa ténacité que fut créée, en 1904, la Commission d'étude pour l'électrification des chemins de fer en Suisse. Nous le retrouvons ensuite comme membre de la Commission fédérale de l'économie hydraulique et de la Commission fédérale des installations électriques.

C'est sous sa présidence (de 1919 à 1925) et grâce à sa volonté de fer que l'Association suisse des électriciens réussit à acquérir un immeuble qui devint le siège d'un véritable institut d'électrotechnique.

Il contribua à la création de la Conférence mondiale de l'Energie, à laquelle il se voua tout entier comme président du Comité national suisse et comme vice-président du Conseil exécutif international. Sa nomination comme vice-président d'honneur de cet organisme international est un témoignage éloquent des sympathies et de l'estime qu'il s'était acquises sur le plan international.

Aimable, courtois et affable, Edouard Tissot était toujours prêt à rendre service. Sa grande activité et ses relations avec le monde des affaires ne l'ont pas empêché de conserver le contact purement humain avec son prochain. Il était profondément attaché à son pays et a toujours travaillé à resserrer les liens entre Suisses romands et Suisses alémaniques. Il aimait la France où il comptait tant d'amis et de collègues et il était toujours particulièrement heureux de se sentir un trait d'union entre les deux pays.

### Association amicale des anciens élèves de l'École d'ingénieurs de Lausanne et Société vaudoise des ingénieurs et des architectes.

#### Excursion de printemps à Fribourg.

#### La restauration de la cathédrale de St. Nicolas<sup>2</sup>.

Exposé de M. Lateltin, architecte cantonal  
et de M. Gicot, ingénieur.

A la fin du XII<sup>e</sup> siècle les Zehringen édifièrent à Fribourg, à l'emplacement occupé aujourd'hui par la cathédrale de

<sup>1</sup> Nous empruntons ces quelques lignes à une notice nécrologique parue dans la « Feuille d'Avis des Montagnes » et signée E. H. E.

<sup>2</sup> Pour plus ample information sur ces travaux voir l'article intitulé : « Restauration de la tour de St-Nicolas » par M. Lateltin, « Etranges fribourgeoises », 1937.

Saint-Nicolas, une première église. Un siècle plus tard, alors que la ville était aux mains de Rodolphe de Habsbourg, commença la construction de l'édifice qui contribue si heureusement à donner à la cité de la Sarine sa silhouette et son cachet.

Il fallut plus de cent ans pour que s'achèvent le chœur, le premier étage de la tour avec la grande rosace, les piliers de la grande nef, les bas côtés avec le porche latéral sud. La construction de la tour elle-même ne fut entreprise qu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle sous la direction d'un Genevois, maître du Jordil. Détail peu banal : ce sont des Fribourgeois emmenés en otages à Fribourg-en-Brigau qui ramenèrent de cette ville les dessins et copies qui ont inspiré les constructeurs de cette partie de l'édifice, terminée par une plateforme entourée d'une couronne de clochetons et en bien des points semblable à celle de la ville allemande. Dès lors ce monument fut l'objet de transformations et de restaurations pas toujours très heureuses. Ainsi, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, l'orgue célèbre vint boucher la rosace qui, jusqu'à ce moment, éclairait brillamment la grande nef ; la musique y gagna mais au détriment de l'architecture.

Des inspections périodiques révélèrent ces dernières années l'existence de très graves détériorations, principalement à la tour. Un programme général de restauration fut élaboré par M. Lateltin, architecte cantonal, qui s'emploie à l'exécuter avec une rare compétence. Sachons-lui gré d'avoir bien voulu initier lui-même les membres de nos associations techniques aux problèmes archéologiques, architecturaux et techniques que posait la réfection de cette cathédrale. Il n'était que temps d'entreprendre ces travaux ; des chutes de pierres détachées de la façade est de la Tour provoquaient chaque année des dégâts à la toiture de la grande nef et mettaient en péril le grand orgue. C'est là que commença la restauration. On entreprit ensuite la réfection de la façade ouest, celle du grand porche, beaucoup plus ouvragée et qui souffrit particulièrement des intempéries étant orientée à l'ouest. D'importantes fissures furent découvertes aux contreforts de la tour dont l'appareillage, principalement au-dessous des glacis, ont dû être repris. Pour reconstituer les sculptures, moulures et corniches disparues il a fallu repérer les mêmes motifs dans les parties symétriques de l'édifice. On effectua donc des moulages qui servirent aux sculpteurs. Ce sont ces travaux de recherches des formes originales qui constituèrent la partie la plus délicate de la restauration.

Pour les sculptures et les corniches les plus exposées le grès molassique fut remplacé par la pierre de Molière ou grès coquilier en portant son choix en carrière sur des bancs de fond à grain serré et fin, ce qui a donné d'excellents résultats. Cette pierre coûte, posée, environ le double de la molasse et l'on renonça à son emploi pour certaines moulures et fleurons adossés aux façades. Ces motifs furent en revanche protégés par des placages de cuivre se patinant très vite et guère visibles du bas de l'édifice.

Les engins utilisés pour la mise en chantier de ces travaux méritent d'être signalés.

Etant donné, d'une part la grande circulation qui ne peut pas être interrompue de chaque côté et devant la cathédrale, l'exiguïté des abords et, d'autre part, le programme des travaux par étapes échelonnées sur un certain nombre d'années, on dut faire abstraction des échafaudages ordinaires en bois et avoir recours à des installations spéciales.

C'est M. Gicot, ingénieur, qui proposa, lors du concours ouvert à cet effet, le meilleur projet, le devis le plus favorable, les installations les plus adéquates à l'édifice et au programme de travail.

Nous tirons de son exposé les quelques points intéressants suivants :

Pour desservir les différents éléments de la tour dont les parois sont verticales mais dont les motifs décoratifs et les contreforts sont différents d'un étage à l'autre, on installa à son sommet une grue métallique pivotante. On coula à cet effet entre les clochetons, au niveau même de la plate-forme, qui eût été incapable de porter une surcharge importante, un anneau en béton armé, muni d'un rail circulaire sur lequel, viennent prendre appui les quatre roues du châssis inférieur carré de l'engin. Le bras de cette grue a un porte-à-faux de 8,50 m. et l'équipement mécanique de l'ensemble permet