

est conservé aujourd'hui au musée des Hospices, à Bruges. Simons avait pour devise, non pas *Esto fortis Simons*, ou *Esto fortis si mons*, mais : *Esto fortis* tout court. Ses armes étaient : *Un écu de sable à la croix d'argent, chargé en abîme d'un écusson d'azur, à la bande de sable bardée d'argent et chargée de trois croisettes de même posées en bande.*

A. C. De Schrevel.

E. Reussens, *Promotions de la faculté des arts de l'université de Louvain (1428-1794)*. — *Historia episcopatus Iprensis ex authentographis D. Gerardi de Meester*. — Archives de la ville de Bruges : Fonds *Ecole Bogaerde*. — Archives de la ville d'Ypres : *Registres capitulaires de Saint-Martin*. — Archives de l'évêché du Bruges : Fonds, *Ancien évêché d'Ypres*. — Société d'Emulation de Bruges : *Monasticon Flandriæ*, passim. — Bibliothèque de la ville de Courtrai : *Augustyn van Hernighem : Generaale beschryvinge van alle saecken gesciet en gebeurt binnen der stede van Ipre en landen van Vlanderen*. — Archives de la Sacrée-Congrégation du concile, à Rome : *Relatio status episcopatus Iprensis 5 jul. 1604*. — C. Carton, *Biographie de Monseigneur Pierre Simons, évêque d'Ypres* (Bruges, 1844). — Ouvrages cités au cours de la notice.

SIMONS (Pierre), carrossier, né à Bruxelles, le 5 septembre 1767, y décédé, le 27 mai 1847. Il continua l'industrie si heureusement entreprise par son père Jean (voir plus haut), et y apporta toute l'extension et toutes les améliorations suscitées par la concurrence de l'industrie anglaise et française de son temps. C'est lui qui avait été chargé de confectionner la voiture que Bruxelles offrit au premier consul Bonaparte lorsque celui-ci vint dans cette ville avec Joséphine peu avant la création de l'Empire, en 1804. Bientôt toutes les notabilités de l'Empire (la Belgique en faisait alors partie) recherchèrent ses voitures aussi renommées par leur luxe que confortables pour les voyages. C'était le beau temps de la chaise de poste avec laquelle on allait de Bruxelles à Rome avec ses bagages et ses domestiques; la famille d'Ursel en a conservé longtemps un type. La maison de Simons dans la rue de Laeken fut reprise par un Anglais du nom de Jones, qui avait été empêché de retourner dans son pays lors du blocus continental et qui par ce fait s'était établi à

Bruxelles comme professeur d'anglais; Jones l'avait achetée pour deux de ses fils, Auguste-Henri et Adolphe, bien connus en 1840 dans la société bruxelloise; le troisième fils était élève de Verboeckhoven.

Edmond Marchal.

SIMONS (Pierre), ingénieur né à Bruxelles le 21 janvier 1797, mort en mer, le 14 mai 1843. Fils du précédent, il s'était passionné, dès l'enfance, pour l'étude de la mécanique et des constructions. Lors du passage de Napoléon par Bruxelles, au moment où l'empereur entreprit, en 1811, sa néfaste guerre contre la Russie, Monge, qui avait accompagné l'Empereur, alla visiter les ateliers de Simons père qui étaient si hautement réputés. Il trouva le jeune Pierre occupé à des travaux qui dénotaient son goût et ses aptitudes pour les mathématiques; il l'encouragea de la manière la plus paternelle et lui offrit un exemplaire de sa géométrie descriptive. Lors de la création du royaume des Pays-Bas, en 1815, Pierre Simons entra, le 1^{er} octobre, au service de l'Etat comme aide temporaire des travaux publics, dont les bureaux étaient à Bruxelles. Le 5 décembre 1818 il obtint le grade d'aspirant au corps du Waterstaat de La Haye, mais obtint la faveur de rester attaché au bureau du Ministère à Bruxelles. Le 5 avril 1817 il fut adjoint à M. Vifquin, ingénieur en chef du service des bâtiments civils de la circonscription de Bruxelles, puis au service général pour la formation des projets d'une nouvelle communication par eau de Mons à l'Escaut, par Antoin et par la Dendre, et, en 1822, pour le projet du canal de Bruxelles à Charleroi. Le 30 septembre 1823, il fut promu ingénieur ordinaire de seconde classe, tout en restant toujours attaché à M. Vifquin, avec qui il alla en Angleterre pour y étudier les grands travaux de communication. Ce fut la direction et la surveillance de tous les travaux du canal d'Antoin pendant les années 1824, 1825 et 1826 qui lui valurent, le

1^{er} septembre 1826, le grade d'ingénieur ordinaire de première classe. Il fut chargé, en cette qualité, de surveiller une partie des travaux du canal de Charleroi et de dresser des projets de ponts pour la Lesse et pour la Meuse.

Le gouvernement des Pays-Bas avait conçu l'idée, en 1826, de réunir l'océan Atlantique à l'océan Pacifique par un canal. L'exécution devait être confiée à des officiers du corps de génie et à des ingénieurs du Waterstaat. On adjoignit Simons à la mission. Les événements de 1830 empêchèrent la réalisation de cette grandiose idée qui devançait le percement de l'isthme de Panama. Simons avait été chargé, le 19 octobre 1830, par décision de l'inspecteur général des ponts et chaussées, du service de la province de Hainaut. Le 27 octobre 1832 il recevait du même haut fonctionnaire une lettre disant : « L'ingénieur Simons, de première classe, est invité à se rendre sur-le-champ à Cologne pour s'y concerter avec MM. les ingénieurs civils sur le moyen à employer pour la prompte formation d'un projet de route en fer à établir entre Cologne et Anvers. » C'est la première trace du grand travail qui devait occuper la Belgique pendant douze années en vue de remplacer les routes pavées par des voies de communication par rails. Dès le 24 avril 1831, un arrêté ministériel avait mis Simons à la disposition de l'inspecteur général Vifquin pour la formation de ce chemin de fer. Il avait été chargé précédemment, avec son beau-frère, Gustave de Ridder (voir ce nom), d'aller étudier en Angleterre ce qui s'était fait dans ce genre. Une incroyable activité, une grande facilité de conception et surtout l'habitude de diriger les entreprises, mirent en peu de temps Simons et De Ridder à même de présenter les plans des grandes voies de communication qui devaient mettre les différentes parties de la Belgique en rapport entre elles et avec les pays voisins. Charles Rogier, alors ministre de l'intérieur, dans son rapport au Roi, du 31 juillet 1834, disait entre autres : « Ils (Simons et De Ridder) ont visité

à plusieurs reprises les routes et canaux de l'Angleterre. Seuls, parmi leurs collègues, ils ont eu l'occasion d'étudier, dans ce pays, les routes de fer perfectionnées depuis l'emploi de la vapeur pour le transport des voyageurs. Ce travail fut l'objet d'une longue et sérieuse méditation. En les nommant commissaires à l'effet de fendre la loi devant les Chambres, ils se sont acquittés avec zèle de cette importante mission. » Un arrêté royal du même 31 juillet 1834 chargea Simons et De Ridder exclusivement de la direction des travaux des chemins de fer. Un second arrêté suivit de près, les nommant ingénieurs en chef de 2^e classe. Cet arrêté parut au *Moniteur* le 6 mai 1835, jour de l'inauguration du premier chemin de fer, celui de Bruxelles à Malines. C'est en mai 1836 que fut inaugurée la ligne de Malines à Anvers. Le gouvernement conféra alors à Simons l'Ordre de Léopold, bientôt après la croix d'officier. Les travaux marchaient avec la plus grande activité; on avait successivement inauguré différentes parties des deux voies de l'Est et de l'Ouest du pays. C'est alors que la classe des sciences de l'Académie royale de Bruxelles, voulant à son tour témoigner à l'égard de Simons tout l'intérêt que suscitaient ses grands travaux où la science tenait une part des plus grandes, l'élut correspondant, le 8 mai 1838.

Une disposition ministérielle l'avait privé à ce moment du concours de son beau-frère De Ridder. Simons en fut vivement affecté. Le ministre J.-B. Nothomb, après lui avoir déclaré qu'il n'y avait rien de personnel à ce sujet, l'engagea à aller s'établir à Liège, au centre des travaux de la vallée de la Vesdre. Un arrêté royal lui conféra le titre d'ingénieur en chef de première classe, 1^{er} septembre 1838. Au mois d'avril 1840, Ch. Rogier, alors chargé du ministère des travaux publics, nomma Simons directeur de la division des chemins de fer en construction; le chef de l'exploitation fut Masui. La continuation de la ligne jusqu'à Aix-la-Chapelle présentait, à cause du pays montagneux et du

cours de la Vesdre, de grandes difficultés qu'on n'avait pas rencontrées dans les plaines du pays : pour les vaincre il fallait des frais considérables. Les plans de Simons avaient rencontré des objections dans l'administration, les travaux ne pouvaient marcher qu'avec lenteur. Chaque tunnel à percer mettait en danger la vie des travailleurs. Le ministre Desmazières, successeur de Rogier, défit, en 1841, ce que celui-ci avait décidé; il renvoya Simons à Liège en le chargeant de la direction spéciale des chemins de fer de la vallée de la Vesdre. Simons fit observer que cette disposition restreignait ses attributions, mais un arrêté du 21 juin 1841 lui enjoignit de retourner à Liège pour s'y consacrer aux travaux de la ligne de l'Est. Sur son refus d'y obtempérer, Simons fut mis en disponibilité par arrêté royal du 25 juillet suivant. L'année suivante, le ministre remit Simons en activité et lui confia, en service spécial, les opérations, projets et travaux de construction des routes à entreprendre dans la province de Luxembourg. Simons refusa, regardant cette position comme secondaire. Il alléguait en même temps son état de santé.

C'est alors qu'on lui rappela son projet de jadis d'aller au Mexique. Il accepta les offres qui lui furent faites par la compagnie belge de colonisation; il fut nommé directeur de la communauté de l'Union dans les Etats de Guatemala. Il se livra alors à des travaux excessifs qui minèrent sa santé déjà chancelante, au point qu'il fallut le porter sur le vaisseau, la goélette de l'Etat *Louise-Marie*, où il mourut le 14 mai 1843. Le navire était alors à la hauteur des Iles Ténériffe; son corps fut confié à la mer. Un arrêté du gouvernement, dont il n'avait pu avoir connaissance, l'avait promu, le 30 avril 1843, au grade d'inspecteur des ponts et chaussées.

Ad. Quetelet, dans sa notice académique sur Simons, qui nous a servi de guide, termine par ces mots : « Et la Belgique n'est donc pas assez grande, ses ressources ne sont pas assez considérables pour qu'elle puisse placer sur le bord d'un des nombreux che-

« mins de fer qui la sillonnent en tous sens, une simple pierre qui rappelle au voyageur le nom de celui qui en a tracé les premiers plans? » Masui a sa statue grâce à une souscription entre les fonctionnaires et employés des chemins de fer; elle figure dans le grand hall de la gare du Nord, à Bruxelles. En 1860, le gouvernement fit placer dans la salle d'attente le buste également en marbre, de Simons. D'autre part, lors de la création de la galerie des bustes des Académiciens décédés, ce fut celui de Simons qui y figura un des premiers. C'était en 1848.

Voici la liste des publications de Pierre Simons : 1. *Devis estimatif des dépenses d'établissement et d'entretien du chemin de fer d'Anvers à Liège, formant la première section de la route en fer d'Anvers à Cologne*. Sans titre. Bruxelles, 1832; in-8°, 24 p., une carte; publié avec l'ingénieur De Ridder, pré, cédé de l'arrêté royal du 21 mars 1832 autorisant la mise en adjudication, contresigné par de Theux, ministre de l'intérieur. — 2. *Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la première section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, rédigé en exécution des ordres de M. le ministre de l'intérieur, par les ingénieurs Simons et De Ridder, mars 1833. Bruxelles, impr. de Vroom, 1833; in-4°, VII-102 p., carte et 7 plans. — 3. *Route en fer projetée d'Anvers à la Meuse et vers le Rhin*. Sans titre. Bruxelles Van Vroom, frères, 1833; in-4°, 16 p.; supplément au numéro précédent. — 4. *Description d'une route en fer à établir d'Anvers à Cologne en traversant Duffel, Malines, Louvain, Tirlemont, Waremmes, Liège, Verviers, Eupen, Aix-la-Chapelle, Düren et Cologne, avec embranchement d'Anvers à Lierre, de Malines à Bruxelles, à Tirlemont et à Gand, de Tirlemont à Namur, etc. Mémoire à l'appui du projet d'un chemin à ornières de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, destiné à former la première section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne*, rédigé d'après

les ordres du ministre de l'intérieur (Rogier), par Simons et De Ridder, ingénieurs des ponts et chaussées. Seconde édition. Bruxelles, Th. Lejeune, 1833; in-8°, 90 p., 8 cartes. — 5. *Mémoire de M. l'inspecteur Vifquin; Réplique des ingénieurs Simons et De Ridder*, 1^{er} septembre 1833. Sans titre; in-4°, 25 p. à 2 col., 1 tableau; la première colonne reproduit en partie les réflexions de Vifquin, du 27 juillet 1830, la seconde contient les réponses. — 6. *Mémoire sur l'établissement d'un chemin de fer de Malines à Ostende comme embranchement de la grande route commerciale d'Anvers et de Bruxelles au Rhin*, rédigé en exécution des ordres de M. le ministre de l'intérieur, par les ingénieurs Simons et De Ridder, novembre 1833. Bruxelles, impr. Van Damme frères, 1833; in-4°, 32 p., 1 carte. — 7. *Le chemin de fer belge, ou recueil des mémoires et devis pour l'établissement du chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne, avec embranchement de Bruxelles, de Gand aux frontières de France*. Bruxelles, Lacarpe, 1839; in-8°, 258 p., plans et profils, texte et 3 pl. De Ridder, ingénieur. — 8. *Des voitures à vapeur destinées aux transports sur les routes ordinaires*. Bruxelles, impr. P.-M. De Vroom, mars 1834; in-8°, 11 p., avec De Ridder. — 9. *Rapport des ingénieurs-directeurs Simons et De Ridder sur la situation des travaux du chemin de fer à la date du 1^{er} janvier 1835*. Bruxelles, De Vroom; in-4°, 16 p.

Edmond Marchal.

A. Quetelet, *Notice sur Simons* (Ann. de l'Académie, 1844.) — *Dict. universel d'histoire et de géographie* (Bruxelles, Parent, 1853). — Piron, *Algemeene Levensbeschrijving*. — A. Wauters, *Hist. de Bruxelles*, t. II et III. — *Almanach royal*, 1825-1840. — Oettinger, *Bibliogr. biographique universelle*. — *Bibliographie nationale*, t. III. — Publication faite à la mémoire de Pierre Simons (Bruxelles, 1880. — *Moniteur belge* du 4 août 1843.

SIMONS (Quentin), peintre, né à Bruxelles, vivait dans la première moitié du XVII^e siècle. Cet artiste contemporain de Van Dyck n'est connu que par le portrait que le maître en peignit et qui est conservé actuellement au Musée de La Haye. C'est ce portrait que grava

en contre-partie Pierre de Jode, avec l'inscription : *Quentinus Simons Bruzellen-sis pictor Historiarum*. L'estime de Van Dyck montre que Quentin Simons fut un bon artiste en son temps, ou tout au moins, selon l'hypothèse de Siret, un mécène qui cultivait l'art en amateur. Il paraît certain que les « peintures d'histoires » qu'il aurait exécutées sont placées sous d'autres attributions.

René van Bastelaer.

Siret, *Dictionnaire des Peintres*.

SIMONS-PIRNEA (Ambroise-Simon PIRNAY, dit) ou SYMONS-PYRNEA, bibliothécaire, né à Liège, où il fut baptisé le 3 juillet 1740, en l'église Saint-Nicolas, Outre-Meuse, comme fils de Jacques Pirnay et de Marie Mathieu, mort en la même ville, le 25 germinal an XII (15 avril 1804). Il n'est connu que sous le nom d'emprunt formé par la combinaison d'un de ses prénoms avec son véritable nom de famille, tous deux légèrement modifiés, et qui lui avait été octroyé très probablement par ses camarades comme cela se pratique parfois au collège. Pirnea n'est d'ailleurs qu'une ancienne forme de Pirnay, *ea* se prononçant *ai* dans le roman-wallon. Il fit, en sa ville natale, d'excellentes études au collège des Jésuites wallons en Isle. Il acheva sa rhétorique en 1758. Les *Musae leodienses*, publiées par ce collège, donnent à cette date cinq poèmes latins, qui témoignent du talent du jeune élève. Ils sont intitulés : *Poeta ad Bacchum, ut animum curis quam plurimis obsessum levet*. Ode (p. 58 et 59). — *Vini adusti, vulgo Pecquet, laus ironica*. Epode (p. 60 et 61). — *Poeta ad musicam*. Ode (p. 71 à 73). — *Poeta agrestes delicias cantat*. Ode (p. 96 à 98). — *Dialogus Bacchi cum Apolline* (p. 116 à 199).

Simons-Pirnea, qui exerçait la profession de libraire, avait reçu une culture littéraire et historique étendue, comme en témoigne le succès qu'il remporta dans un concours ouvert par la *Société d'Emulation de Liège*. Le 18 février 1783, le prix fut décerné à son *Eloge historique d'Erard de La Marck*,