

J.P. HOFMAN (1838-1894) GENTS STADSINGENIEUR-ARCHITECT

Oneervol ontslagen en... onterecht helemaal vergeten

Jan Steeman

Tussen 1866 en 1878 was Jean Pierre Hofman aan de slag bij de dienst van openbare werken van de Stad Gent. Vanaf 1873 stond hij er aan het hoofd als ingenieur-directeur. In die periode werd de dienst geconfronteerd met grote uitdagingen: de eerste plannen voor de uitbreiding van de voorhaven werden getekend, de wijk rond het Citadelpark werd ontwikkeld én de stad zou snel haar eerste tramlijnen krijgen. Aan de beloftevolle carrière kwam echter snel een einde toen Hofman werd ontslagen na beschuldigingen van belangenvermenging. Hierdoor raakte de man in de vergetelheid. Dit proberen we nu een beetje recht te zetten aan de hand van een biografische schets (1).

In het Jaarboek 2020 Van Mensen en Dingen (KBOV) verscheen een korte geschiedenis van de ingrijpende modernisering van het beer ruimen in die tijd, een ondergewaardeerd onderdeel van ons verleden (en heden!). In deze bijdrage een biografie van deze figuur die tussen de plooiën van de stadsgeschiedenis viel omwille van een verkeerd uitgelopen project voor de modernisering van de stadsreiniging, die tot het gedwongen ontslag zou leiden van J.P. Hofman, als ingenieur-directeur van de stadswerken. Aan het eind van dit artikel wordt het onverkwikkelijke verhaal uit de doeken gedaan

Jeugd en opleiding

Jean Pierre Hofman werd geboren op 28 februari 1838 in het Ingelandgat in Gent als zoon van Johannes Andreas Hofman (1802-1881), muzikant, en Coleta Josepha De Pannemaecker (1808-1883). Hij was de op één na jongste uit een gezin van zeven kinderen, dat verder uitsluitend uit meisjes bestond. Terwijl zijn zussen zich toededen op het maken van kunstbloemen, kreeg hij als enige zoon de kans om te studeren. Na zijn voorbereidende studies aan het Koninklijk Atheneum aan de Ottogracht startte hij in 1856 met de opleiding

tot burgerlijk ingenieur aan de 'École du Génie Civil' verbonden aan de Gentse Universiteit (afb. 1). Hij studeerde af in 1862.



Afb. 1. Briefhoofd van Hofman. (Liberaal Archief, Archief van het Van Crombrugge's Genootschap).

Tijdens zijn studententijd was hij een enthousiast lid van het 'Taalminnend' Studentengenootschap 't Zal Wel Gaan ('t Zal). Deze bekende studentenvereniging werd in 1852 door een aantal leerlingen van de poësisklas aan het Atheneum gesticht. Hofman liep er in die periode ook school, wellicht in de industriële afdeling. Het is dus niet onmogelijk dat de jonge Hofman reeds voor zijn studie aan de universiteit kennismaakte met het gedachtegoed van 't Zal Wel Gaan. Hij zou tot aan zijn dood ook lid blijven van de alumnivereniging van 't Zal.

Hofman legde als student ook in andere liberale verenigingen een groot engagement aan de dag. Zo was hij een van de stichtende leden van het Van Crombrugge's Genootschap in 1857. Hij was het zelfs die, bij een banket aangeboden aan Charles Van Nerum (1805-1885), n.a.v. diens 25-jarig jubileum als hoofdonderwijzer, het idee formuleerde om een 'Bond der oudleerlingen der Gentse stadsscholen' op te richten. Hij werd opgenomen in het bestuur en bekleedde tot 1860 de functie van bibliothecaris. Hij legde toen uit ongenoegen deze functie neer. Blijkbaar kon hij slechts zelden aanwezig zijn op de vergaderingen en daarop werd door het bestuur kritiek geuit. (2) Verder vinden we zijn naam ook terug in de ledenlijsten van het Willemsfonds.

Op 26 oktober 1864 huwde hij met Irma Aimée Dubois (1844-1905), dochter van een handelaar in tabak en vlas uit Ath. Het koppel kreeg in totaal vijf kinderen: Jean (1864-1888), Eugenie (1867-1915), Georges (1869-1911), Lucien (°1872) en Paul (°1878).

Bij de stedelijke administratie

In 1866 werd de 'Service des Travaux' van de stad gereorganiseerd. Op dat moment stond Adolphe Pauli (1820-1895) aan het hoofd van de dienst. Hij had een inspecteur, drie opzichters en een aantal conducteurs onder zijn leiding. Bij de reorganisatie werd de functie van inspecteur afgeschaft. Om Pauli van zijn zware taak te ontlasten, nam de stad een nieuwe ingenieur in dienst voor de supervisie van de vier conducteurs. Het was Jean Pierre Hofman die deze nieuwe functie vanaf 1 juli 1866 zou uitoefenen.

Amper een jaar later, in 1867, werd de dienst opnieuw herschikt. Adolphe Pauli werd in oktober van dat jaar immers benoemd tot buitengewoon hoogleraar aan de universiteit en diende zijn ontslag in als directeur van de stadswerken. Aan het hoofd van de dienst vond er zo een wissel plaats. Hofman nam de functie over van ingenieur-directeur van de stadswerken, terwijl Pauli op post bleef als raadgevend architect. Hofman kreeg daarop een jaarwedge toegekend van 5000 frank, een bedrag dat, gezien de verantwoordelijkheid, zeker te verdedigen viel, maar nog steeds een peulschil bleek in vergelijking met wat de ingenieurs ontvingen in de andere steden. Pauli verdiende als 'architecte consultant' 2000 frank.

In november 1873 trad Pauli ook terug als adviserend architect, na zijn benoeming als gewoon hoogleraar. Hij zou wel paraat blijven, wanneer de stad nood had aan zijn expertise. Op de gemeenteraadszitting van 17 november 1873 kreeg Pauli de onbezoldigde titel van Erestadsarchitect. Vanaf dan stond Hof-

man alleen aan het roer als ingenieur-directeur van de stadswerken.

Bouwdossiers overgenomen van Pauli

Zonder alle realisaties van Hofman in detail te willen bespreken, volgt hier een greep uit de belangrijkste realisaties van de architect. In heel wat opdrachten is de invloed van de raadgevend architect Pauli nooit ver weg. In een aantal gevallen, zoals de renovatie van het stadhuis en de aanleg van de Westerbegraafplaats, ging het om dossiers die hij van zijn voorganger overnam. Bij een aantal andere werken, zoals de scholen die we verder kort zullen bespreken, is het duidelijk dat de raadgevend architect mee aan de tekentafel zat.

De aanleg van de Westerbegraafplaats, destijds ook wel het Geuzenkerkhof genoemd, verliep in een ideologisch geladen sfeer. De Kerk zag het immers niet graag gebeuren dat de stad zich nu ook ging mengen in de aanleg van kerkhoven. Pauli ontwierp de monumentale neoclassicistische toegangspoort en de omheiningmuur. De aanleg van de funderingen werden onder zijn toezicht geplaatst in 1867. Pas in 1869 werd aangevangen met de bouw van de muur en de toegangspoort. Hiervoor maakte Hofman, inmiddels aangesteld als ingenieur-directeur, het bestek op. De begraafplaats werd in 1873 in gebruik genomen. (3)

Het stadhuis onderging vanaf 1867 een grondige restauratie. Hiervoor werd zelfs de grote en in die tijd onbetwiste Franse specialist ter zake Eugène Viollet-le-Duc (1814-1879) geraadpleegd. Het gebouw werd hersteld volgens de principes van de neogotiek, waardoor het een middeleeuwse look meekreeg als nooit tevoren. De voornaamste bijdrage van Hofman bestond, naast de dagelijkse leiding van de werken na het vertrek van Pauli, uit de reorganisatie van de inwendige structuur van het gebouw. Zo werd onder andere de gemeenteraad terug ondergebracht in de zgn. Colleezaal van de Keure, waar hij nu nog steeds zetelt. Samen met een aantal valse wanden, werd het interieur uit het begin van de 19de eeuw verwijderd. De oude gemeenteraadszaal werd op haar beurt heringericht als kantoren voor de stadsadministratie. (4) Ook de bouw van een overdekte markt aan de Rekelingestraat (toen Hoge Zonnestraat) is een dossier dat Hofman van zijn voorganger overnam. Pauli had in de jaren '60 heel wat plannen opgesteld voor diverse markthallen heren der in de stad. De meeste projecten werden niet gerealiseerd, met uitzondering van zijn plan voor de bouw van een overdekte markt aan de Rekelingestraat, nadat de vorige markthal werd verwoest bij een brand. Het gebouw werd pas omstreeks 1878 opgetrokken onder leiding van Hofman, die het oorspronkelijke ontwerp zoveel mogelijk ongemoeid liet, op een paar technische

aanpassingen na. In de aanloop van de Wereldtentoonstelling 1913 werd het gebouw door architect Ernest Van Hamme (1856-1932) in een nieuw eclectisch jasje gestoken.

Een andere opdracht uit het begin van zijn carrière was de aanpassing van de Hoofdwacht op de Kouter. In 1867 nam de krijgsraad van Oost-Vlaanderen, die er tot 1885 vergaderde, daar zijn intrek. Hofman stelde het bestek op. Er werd een neveningang gecreëerd aan de Kouter die rechtstreeks toegang verschaftte tot de lokalen van de krijgsraad via een nieuwe trappenhal. Ook de ruimte onder het dak zelf werd heringericht naar de vereisten van de nieuwe functie. (5)

Stadsscholen

Een van de meest tastbare overblijfselen van Hofmans oeuvre is de gewezen meisjesschool in de Academiestraat in neoromaanse stijl. Deze stijl werd door Pauli geïntroduceerd in het Gentse straatbeeld en het gebouw vertoont dan ook veel gelijkenissen met de Nijverheidsschool die een tiental jaar voordien naar zijn ontwerp en onder zijn leiding werd gebouwd. Dat ontging ook de tijdgenoten niet: ‘Wat den stijl betreft, het ontworpen gesticht zal in die romaansche bouworde opgevat zijn, waarvan de school op de Lindelei een zoo



Afb. 2. Jongensafdeling van de vroegere bebouwing van de Carpentierschool aan de meulesteedsesteenweg (Foto: Collectie Denis Pieters)

schoon exemplaar oplevert.’ (6) Omstreeks 1890 werden de gebouwen aangepast door Charles Van Rysselberghe om er de brandweer in onder te brengen. Zo moesten de neoromaanse ramen op de benedenverdieping plaatsmaken voor drie grote poorten voor de brandweerwagens, waardoor het oorspronkelijke gevelconcept gedeeltelijk verloren is gegaan. Ook het smeedijzeren hek dat aanvankelijk de voortuin van de openbare weg scheidde, verdween mettertijd. Anno 2019-2020 werd het hele complex, samen met de gebouwen van de Academie, omgevormd tot appartementen.

Op de Meulesteedsesteenweg werd in 1870 eveneens een school opgetrokken in neoromaanse stijl naar ontwerp van Pauli, al tekende Hofman de eigenlijke plannen en stelde hij het lastenboek en bestek op. In 1876 werd het complex uitgebreid door Hofman (afb. 2). In 1928 brandde deze Carpentierschool af en werd het geheel vervangen door een moderner complex.

Eveneens in 1870 kreeg Hofman de opdracht voor de bouw van een meisjesschool aan de Zwijnaardsesteenweg, nadat het pand dat de stad tot dan huurde in Sint-Pieters-Aaigem te klein was geworden. Het oorspronkelijk ontwerp voorzag in een woning voor de onderwijzeres, met langs weerskanten een vleugel met vier klassen. De stad opteerde ervoor om voorlopig enkel de rechtervleugel te realiseren. Door een aantal bezwaren van de provincie liep het project vertraging op, maar in de herfst van 1872 kon de school alsnog haar deuren openen. In 1885 werd de school aanzienlijk uitgebreid. Het gebouw is nog steeds in gebruik als stadsschool De Spiegel. (afb. 3)

Verder voerde hij ook veranderingen uit aan een reeds lang verdwenen school in de Barrestraat (1873) en paste hij de infirmerie en het huis van de grootjuffer van het gewezen Sint-Elisabethbegijnhof aan om als school te kunnen gebruiken (1878). Een andere school waarvoor Hofman uitbreidingsplannen tekende was de Nijverheidsschool aan de Lindelei. Zo bouwde hij in 1876 aan de westkant van het complex een aantal lokalen bij, zoals een weefatelier, een motorenzaal, leeszaal en auditorium.

In de periode 1871-1874 stelde Hofman ook een aantal ontwerpen op voor een nieuwe meisjesschool aan de Wispelbergstraat (toen Casinostraat), maar geen enkel van deze voorstellen werd gerealiseerd.



Afb. 3. Stadsschool De Spiegel. (Foto van de auteur, 2020).

Nieuw woonkwartier rond het Citadelpark

De stratenaanleg rond het Citadelpark is misschien wel de belangrijkste bijdrage van Hofman aan Gent. In 1870 kocht de stad na lang onderhandelen de militaire gronden van de citadel over van de staat voor 1 miljoen goudfrank. Hofman werd belast met de verkavelingsplannen voor het terrein. Van de 19 hectare voorzag hij er 11 als woonzone. Hofman ontwierp zo de Leopold II-laan, parallel aan de Kortrijksesteenweg die werd verbonden met een aantal verbindingsstraten zoals de Filips Van Marnixstraat, de Willem Van Nassaustraat, de Lamoraal van Egmontstraat en de Hendrik Van Brederodestraat. In een oorspronkelijk ontwerp vatte Hofman overigens het idee op om de Kazematten volledig af te breken en op de kern van het terrein een pleintje te voorzien waarop acht straten zouden uitmonden, maar zolang het leger niet over een nieuwe kazerne beschikte konden de oude gebouwen van de citadel niet volledig verdwijnen. De parkaanleg van acht hectare was in handen van de stadshovenier Hubert Van Hulle (1827-1900). De plannen van Van Hulle en Hofman werden pas in 1874 goedgekeurd.

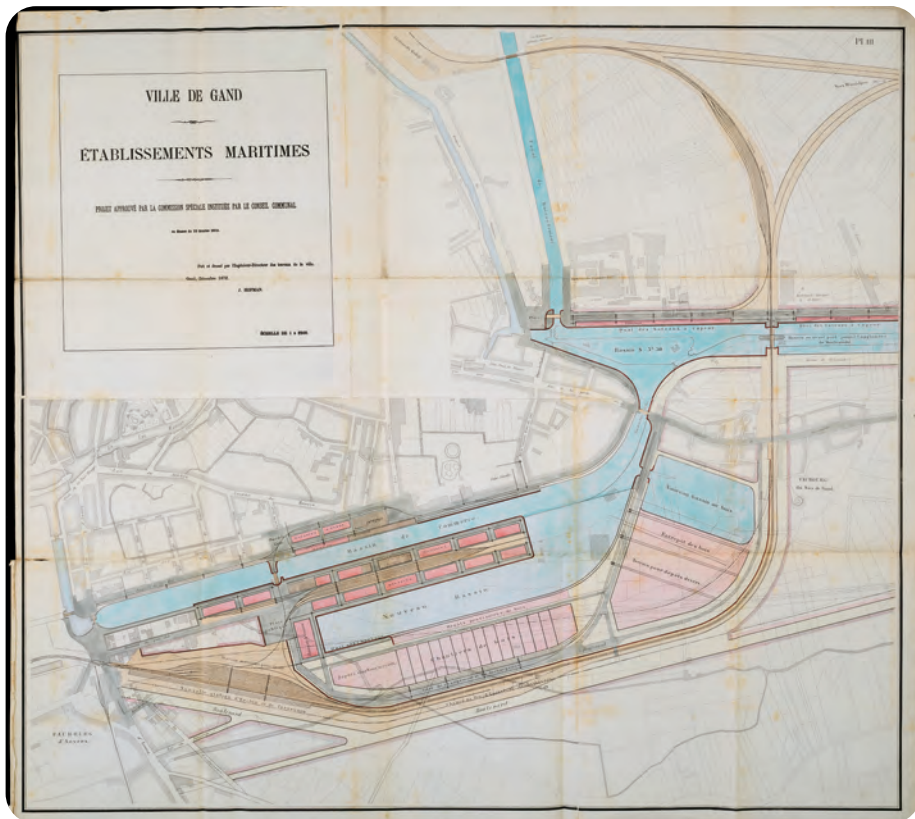


Afb. 4. Woonhuis van Hofman aan de Kortrijksesteenweg, door hemzelf ontworpen (Foto van de auteur).

De nieuwe straten werden volledig bebouwd met typisch 19de-eeuwse neo-classicistische architectuur. Ook Hofman trok er in 1876 zijn eigen woning op langs de Kortrijksesteenweg, met een tuin – eigenlijk een deel van het gewezen park uit 1872 – die doorliep tot aan de Leopold II-laan. Van daaruit kon hij de omvangrijke werken in de buurt van de citadel immers beter coördineren. Het statige herenhuis is nog steeds vrij goed bewaard (afb. 4).

Uitbreiding van de Voorhaven (7)

Tijdens de Hollandse periode werd het Kanaal Gent-Terneuzen aangelegd, dat tot aan Sas van Gent het tracé van de Sassevaart volgde (1827). De stad Gent besloot om een handelsdok te graven tussen de Dam- en Sassepoort. Het werd twee jaar later feestelijk ingehuldigd. In het midden van de 19de eeuw werd duidelijk dat door de toegenomen scheepvaart met steeds grotere vaartuigen,



Afb. 5. Plan voor de uitbreiding van de Voorhaven, opgesteld door Hofman (1870) (Collectie Universiteitsbibliotheek Gent).

een vergroting van het kanaal noodzakelijk werd. Na lange onderhandelingen en discussies, werd door de overheid 3 miljoen frank vrijgemaakt voor de werken en werd een commissie samengesteld met vertegenwoordigers van de stad en de staat om de aanpassingen aan het kanaal – die we verder buiten beschouwing laten – en de verbeteringen aan de voorhaven te coördineren. De commissie kwam – als antwoord op een plan van de centrale overheid – met een plan op de proppen, bestaande uit vijf fasen, uitgetekend door Hofman, secretaris van de vergadering (afb. 5).

In een eerste fase zou werk gemaakt worden van het uitgraven van het Houtdok, in het ontwerp van Hofman nog afgesneden van het Handelsdok door een brug. De tweede fase omvatte de aankoop van diverse meersgronden (ong. 35 ha) om ruimte te creëren om alle geplande werken uit te kunnen voeren. In een

derde fase zouden het bestaande dok verder uitgediept worden, nieuwe kaaien aangelegd en hangars opgetrokken worden. Een volgende, vierde, fase hing af van de vorderingen aan het kanaal. Men opperde daarbij het idee om de sluis aan de Muide af te breken en het nabijgelegen (nog steeds bestaande) eilandje te liquideren, zodat het nieuwe Tolhuisdok zou ontstaan en er een betere (rechtstreekse) verbinding ontstond tussen het kanaal en het Handelsdok. De Voorhaven zou tot aan Meulestede worden verbreed, uitgediept en voorzien worden van de nodige infrastructuur. Als sluitstuk van het hele project zou vervolgens een nieuw dok gegraven worden ten noorden van het bestaande Handelsdok. Dit laatste dok zou er nooit komen. (8)

Aan het rudimentaire plan dat door Hofman werd opgesteld, zouden nog heel wat wijzigingen worden aangebracht en lang niet alles werd gerealiseerd. Het zou nog tot 1880 duren tot men effectief aan de slag kon. Omstreeks 1886 waren de werken afgerond, o.l.v. de nieuwe stadsingenieur Braun, die het hele plan politiek heeft kunnen recupereren. Tien jaar later werd hij immers burgemeester.

Ontslag

Terwijl Hofman bij zijn promotie in 1867 nog geprezen werd als ‘un fonctionnaire d’une aptitude remarquable et d’une grande activité’ (9) kreeg dit vertrouwen in 1878 een enorme deuk. In de loop van dat jaar kreeg het stadsbestuur bezwarende documenten in handen, waaruit bleek dat Hofman zich een aantal jaren voordien had schuldig gemaakt aan belangenvermenging. Hij onderhield blijkbaar zakelijke relaties met een aantal concessieaanvragers waarvan hij de aanvraagdossiers mee diende te evalueren.

Het ging hierbij om dossiers over de aanleg van een tramnet in Gent en een concessieaanvraag voor het ledigen van beerputten door middel van een zogenaamd ‘reukloos stelsel’.

Hofman was inderdaad betrokken in de ontwikkeling van een verbeterde procedure voor het geurloos ledigen van beerputten, met de hoop er winst uit te puren, terwijl hem als stadsingenieur meermaals werd gevraagd om de procédés van zijn concurrenten te evalueren. Helemaal link werd het toen duidelijk werd dat zijn voormalige zakenpartner Henri Parmentier (1837-1877) een financiële deal sloot met de Britse financier Louis Antoine Ritterbandt, net op het ogenblik dat diens aanvraag tot de exploitatie van het Gentse tramnet, een vrij technisch dossier waarbij de expertise van de stadsingenieur onontbeerlijk was, onder de loep werd genomen. Hofman ging in de verdediging, onder meer door aan te tonen dat van de concessieaanvraag voor het ruimen van beer

nooit iets in huis was gekomen. Hofman kon echter geen cruciaal bewijsmateriaal voorleggen en op 26 november 1878 werd hij ontslagen als ingenieur-directeur.

Over de modernisering van het beerruimen gepromoot door Hofman, vind je meer in Jaarboek 2020 *Van Mensen en Dingen*. Over het ontslag wordt in meer detail gehandeld in volgend GT nummer



Afb. 6. Pand aan het Edward Anseelepein (toen Garenmarkt) waar de verhandel van Hofman gevestigd was. Wie goed kijkt ziet zijn naambordje rechts van de poort.
(Foto: Beeldbank Gent).

Opvolging

Zodra het nieuws bekend raakte dat de functie van ingenieur bij de stad vacant was, stroomden de sollicitaties binnen. De stad opteerde echter voor een interne reorganisatie van de technische dienst. In de gemeenteraadszitting van 10 februari 1879 werd Emile Braun aangeduid als nieuwe stadsingenieur. De verantwoordelijkheden van de raadgevend architect werden uitgebreid en zo werd Adolphe Pauli terug aan boord gehesen. Maar andermaal zou blijken dat



Afb. 7. Het graf van ingenieur Hofman op de Westerbegraafplaats. Helaas is zijn portret op de grafsteen sterk verveerd. Tot zover is dit de enige afbeelding die we van hem terugvonden (Foto van de auteur,).

zijn drukke bezigheden aan de universiteit niet te combineren vielen met deze functie. Toen hij van de centrale overheid de opdracht toegewezen kreeg voor de bouw van het Instituut der Wetenschappen, diende hij opnieuw zijn ontslag in. Hij duidde Charles Van Rysselberghe aan als zijn opvolger in oktober 1879.

Privé ondernemer

Na zijn ontslag bij de stad gaf Hofman een wending aan zijn beroeps carrière. In 1880 trad hij in dienst van de groothandel in verfwaren ‘Lebegge-Van Paemel’, gevestigd in de Bennesteeg. Vanaf 1 januari 1881 nam hij het bedrijf over: ‘Je continuerai pour mon compte personnel le commerce en gros de Couleurs, Teintures et Produits chimiques, ainsi que la fabrication des Vernis anglais et autres.’ (10) Hij vestigde zich op de Garenmarkt (het huidige Anseeleplein) en bleef zaakvoerder tot aan zijn dood. De gebouwen waarin Hofman zich vestigde (afb. 6) bestaan niet meer. Momenteel (anno 2020) wordt de plek ingenomen door kantoren van het OCMW. Hij overleed uiteindelijk op 29 juni 1894 aan de gevolgen van een beroerte, amper 56 jaar oud. Hofman werd begraven op de Westerbegraafplaats. Het graf, waarin ook zijn echtgenote en oudste zoon begraven liggen, bleef bewaard (afb. 7).

Noten

- 1 Steeman, J. KBOV Jaarboek 2020 *Van Mensen en Dingen*.
- 2 Liberaal Archief. Archief van Van Crombrugge’s Genootschap (Gent). Briefwisseling 1859-1862.
- 3 Wylleman (1973). *Architect Adolphe-Eduard-Theodore Pauli, 1820-1895*. Gent: RUG. pp. 321. (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling), p. 196-197. Voor meer kader zie: Hernalsteen, A. (2000). *De Westerbegraafplaats van Gent*, Provincie Oost-Vlaanderen, Gent, pp. 59.
- 4 Voor meer info i.v.m. deze restauratie zie: Van Tyghem, F. (1978). *Het Stadhuis van Gent, Kon. Academie*, Brussel, Deel I, p. 225-240.
- 5 De Vuyst, W. (2001). De Handelsbeurs: de metamorfoses van de Gentse hoofdwacht (18de – begin 20ste eeuw). In: *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*. jg. 55, p. 297-346.
- 6 *Gemeentebulletijn der Stad Gent*, zitting van 7 juni 1870, p. 441.
- 7 Voor een uitgebreidere uiteenzetting over de uitbreiding van de haven zie: Decavele, J., De Herdt, R. (1976) *Gent op de wateren en naar de zee*, Mercatorfonds, Antwerpen, p. 219-234.
- 8 *Gemeentebulletijn van de Stad Gent*, zitting d.d. 21 april 1873, p. 384-400.
- 9 Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D2_6. Pauli, Adolphe.
- 10 Universiteit Gent. Fonds Vliegende Bladen. Couleurs. Marchands et Fabricants.

STADSARCHITECT J.P. HOFMAN. BRONNEN EN BIBLIOGRAFIE

Jan Steeman

Boeken en artikels

Baillieul, B., Van der Linden, G. en Van den Bossche, H. (1982). Het Citadelpark te Gent. In: *Monumenten en Landschappen*, jg. 2 nr. 1, p. 42-45.

Balthazar, H. (1977). *Het taalminnend studentengenootschap 't Zal wel gaan* (1852-1977). Archief RUG, Gent, pp. 67.

Bruneel, O., Braun, E. (1881). *Gand et ses installations maritimes: notice historique, technique et commerciale*, Annoot-Braeckman, Gent, pp. 60.

Capiteyn, A., Decavele J. (1981). *In steen en brons van leven en dood: inventaris van de waardevolle grafmonumenten en portretgalerij van verdienstelijke personen rustend op de begraafplaatsen van de Stad Gent*. Dienst stedelijke begraafplaatsen, Gent, pp. 331.

Decavele, J. (1977). *Honderdvijftig jaar kanaal Gent-Terneuzen*. Stad Gent, Dienst voor Culturele Zaken. pp. 105.

De Herdt, R., Deseyn, G., Van den Hole, W. (1985). *100 jaar plantsoendienst: promenades, parken, functioneel groen*. MIAT, Gent, pp. 88.

Demoor, H. (1951). *Flitsen uit de geschiedenis van het Koninklijk Atheneum voor jongens te Gent: in het raam van de evolutie van het Rijksmiddelbaar onderwijs in België*. Staelens, Gent, pp. 212.

Devolder, K. (1994). Gij die door 't volk gekozen zijt...: de Gentse gemeenteraad en haar leden, 1830-1914. *Verhandelingen Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde te Gent*. pp. 555.

D'Hondt, B. (2014). *Van Andriesschool tot Zondernaamstraat: gids door 150 jaar liberaal leven te Gent*. Snoeck, Gent, pp. 284.

Everaert, C. (1997). *Liber magistrorum, 1797-1997 Ecole centrale du Département de l'Escaut tot Koninklijk Atheneum te Gent*. Vriendenkringen Voskensscholen en Gent (Ottogracht), Gentbrugge, pp. 534.

Everaert, G. (2013). *Opgeknapt: 10 monumenten in de Gentse Kuip en de Expo van 1913*. Dienst Monumentenzorg en Architectuur, Gent, pp. 159.

Gaspard. (1888). *A la mémoire de J. Hofman, candidat en médecine interne a*

l'hospital civil, 1865-1888. Van Doosselaere, Gent, pp. 16.

Hofman, J. (1872). Etude sur l'assainissement des villes, au point de vue spécial des villes de Belgique. In: *Annales des Travaux publics de Belgique*. jg. 30, p. 5-54.

Hofman, J. (1879). *Ma révocation comme ingénieur-directeur des travaux de la ville*. Waem-Lienders, Gent, pp. 19.

Hoste, L. (1982). *Gentse stadstrams en -bussen: sprokkels geschiedenis, anekdoten en liedjes 1873-1981*. Gent, Heemkundige en Historische Kring, pp. 165.

Lekens, L., Lagrou, J. (1996). *De Muide*. De Klaroen, Nazareth, pp. 126.

Stad Gent. (1873). *Chemins de fer américains: rapport du collègue et projet de convention*. Annoot-Braeckman, Gent, pp. 63.

Van de Wiele, J., De Herdt, R., Demoen, E. (1988). *De markt: economisch forum en kloppend hart van agrarische, stedelijke en industriële maatschappijen*. Kritak, Leuven, pp. 264.

Van Tyghem, F. (1976). Het Stadhuis van Gent: voorgeschiedenis, bouwgeschiedenis, veranderingswerken, restauraties, beschrijving en stijlanalyse. *Verhandelingen Koninklijke academie voor Wetenschappen, Letteren en Schoone Kunsten van België*, Brussel, 2 vol.

Van Tyghem, F., Bouckaert, V. (1993). De brandweerkazerne in de Academiestraat. In: *De Gentse Brandweer: 100 jaar in de Academiestraat*. Snoeck-Ducaju, Gent, p. 54-79.

Van Wesemael, M. (1975). Nu honderd jaar geleden kwam de allereerste tram door Gent, die oude stede, – veni, vidi, vici – ‘te paard’ gereden. In: *Ghendtsche Tydinghen*. jg. 4 nr. 2, p. 52-63.

Verkinderen, D. (1988). *Van Crombrughe's Genootschap van 1857-1875*. Liberaal Archief, Gent, pp. 154.

Vermandel, L., Hofman, J. (1873). Ville de Gand. Établissements maritimes. Commission spéciale instituée par le Conseil communal pour l'étude des diverses questions relatives a l'extension des établissements maritimes de la ville. *Rapport au conseil communal.*, Annoot-Braeckman, Gent, pp. 12.

Vivès, E. (1871). *Statuts de la société en commandité sous la dénomination Compagnie générale de Vidanges à vapeur sous la raison social de E. Vivès et Cie*. Gyselynck, Gent, pp. 19.

Wylleman, L. (1973). *Architect Adolphe-Eduard-Theodore Pauli, 1820-1895*. RUG, Gent, pp. 321. (Onuitgegeven licentiaatsverhandeling)

Kranten

La Flandre Libérale, 1878-1881, 1894

Le Bien Public, 1878

Le Journal de Gand, 1878, 1894

Le Nouvelliste de Gand, 1872, 1878

Andere periodieke uitgaven

Bulletijn van de Stad Gent, (Bulletin communal de la Ville de Gand) 1867-1894

Rapport sur la situation de l'Université de Gand, 1858-1863

Verslag over het Bestuur en de Toestand van de Stad Gent, 1866-1869

Wegwyzer der Stad Gent, 1867-1894

Archiefbronnen

Liberaal Archief. Archief van het Van Crombrughe's Genootschap (Gent). Inkomende en (uitgaande) brieven. (1859-1894)

Stadsarchief Gent. Reeks D: Personeelszaken. D2_6 Personeelsdossiers: Braun, Emile; Hofman, Jean-Pierre; Pauli, Adolphe; Rysselberghe, Charles Van

Stadsarchief Gent. Reeks R: Politie. R621 Salubrité publique. Correspondance

Stadsarchief Gent. Reeks S: Openbare gezondheid. S160 Ruimen van fecaliën

Stadsarchief Gent. Reeks X: Transport en Telecommunicatie. X5_1 Tramwegen, voorafgaande inrichtingen...

Universiteit Gent. Archief. Inschrijvingsregisters 1849-1863 (reg. 4A4)

Universiteitsbibliotheek Gent. Fonds Vliegende Bladen. Couleurs. Marchands et Fabricants. BIB.VLBL.HFI.C.251.10