

# ONTSLAG IN 1878 VAN JEAN PIERRE HOFMAN, INGENIEUR-DIRECTEUR VAN DE STADSWERKEN GENT

Jan Steeman

Aanvullend bij wat in GT 2021 nr. 1 verscheen over de carrière van ingenieur Jean Pierre Hofman als hoofd van de belangrijke dienst van de stadswerken, wordt in dit artikel nader ingegaan op de omstandigheden die na nauwelijks iets meer dan tien jaar tot zijn gedwongen ontslag leidden. Ze illustreren een veranderende mentaliteit in de stedelijke administratie. Hofman werd benoemd in 1867 in een periode dat die dienst herhaalde reorganisaties onderging. Pogingen werden ondernomen om de hogere ambtenaren ertoe te dwingen zich volledig aan hun taak te wijden en onafhankelijk van pressiegroepen en privéondernemingen te werken. Precies op dit vlak liep het mis voor Hofman. In 1878 werd hij in de gemeenteraad beschuldigd van belangenvermenging, vooral bij de evaluatie van een omstreden procedé voor het geurloze ruimen van de talloze Gentse beerputten. Hijzelf had immers, samen met anderen, zakelijke belangen in de onderneming die hiervoor in aanmerking kwam. De bewijslast was zodanig dat Hofman enkele maanden later ontslagen werd. Zo kwam een abrupt einde aan zijn korte carrière die, onder de hoede van zijn voorganger Adolphe Pauli nochtans beloftevol begonnen was.

Het moet even slikken geweest zijn toen Jean Pierre Hofman (1838-1894) op 27 november 1878 de krant *La Flandre Libérale* opensloeg. Zonder veel duiding werd wereldkundig gemaakt dat hij ontszet was uit zijn functie als ingenieur-directeur van de stadswerken. Het roemloze ontslag betekende het vroegtijdige einde van zijn carrière bij de Stad en zorgde ervoor dat hij tussen de plooiën van de geschiedenis verdween en geen eervolle vermelding kreeg in de 'eregalerij' van negentiende-eeuwse Gentse stadsarchitecten zoals Louis Roelandt (1786-1864), Adolphe Pauli (1820-1895) en Charles Van Rysselberghe (1850-1920).

## Stadsambtenaren met privé schnabbels

In 1866 werd een bevraging gereorganiseerd binnen de ‘Service des Travaux’ van de Stad. Op dat moment stond Adolphe Pauli aan het hoofd van de dienst. In het voorjaar van dat jaar werden alle ambtenaren van de dienst, met uitzondering van Pauli, tijdens het schepencollege verhoord over hun privéactiviteiten als architect. Volgens twee gemeenteraadsbesluiten uit 1856 en 1864 was het de ambtenaren immers verboden om opdrachten uit te voeren voor particulieren.

De resultaten van de bevraging waren onthutsend. Vijf van de zeven onderzochten gaven toe na de uren nog opdrachten voor derden aan te nemen. Drie onder hen gaven ook te kennen dat de magere wedde die ze ontvingen voor hun opdracht bij de Stad hen daartoe dwong. Opzichter Jean-François Duermael (1817-?) stelde zelfs dat ‘si la défense du Conseil du 26 Juillet 1856 avait dû être exécutée à la lettre il aurait donné sa démission.’ (1) Het stadsbestuur vond echter dat een ambtenaar zich onvoldoende kon inzetten voor de openbare dienst wanneer hij naast zijn uren nog eens energie stak in opdrachten voor particulieren. Uit de interviews blijkt overigens dat een aantal onder hen er zelfs aan werkte tijdens de diensturen.

Een en ander had echter ook te maken met de organisatie van de dienst. Ten tijde van de reorganisatie werd de dienst bestuurd door een ingenieur-directeur, met een inspecteur, drie opzichters en een aantal conducteurs onder zijn leiding. De inspecteurs en opzichters bleken zowel belast met het toezicht op de uitvoering als met de controle en oplevering van de werken. Het schepencollege was van oordeel dat er iets fout zat in dit controlemechanisme, want men kon niet boswachter en stroper tegelijk zijn. Een scheve situatie die alleen nog maar werd versterkt door de lucratieve schnabbels van de stadsambtenaren bij particulieren.

## Reorganisatie

Het college besloot daarom om de inspecteur en de opzichters te vervangen door conducteurs verantwoordelijk voor het toezicht op de stadswerken. De controle lag in handen van een ingenieur. Omdat Pauli als ingenieur-directeur al veel werk om handen had, achtte de Stad het noodzakelijk om in navolging van andere steden een nieuwe ingenieur in dienst te nemen voor de supervisie van de vier conducteurs. Het was Jean Pierre Hofman die deze nieuwe functie vanaf 1 juli 1866 zou uitvoeren. Daarnaast kwamen er ook een aantal nieuwe tekenaars en een bureauchef in dienst. Die laatste stond evenwel onder supervisie van de boekhouding.

Ook wilde men aan de financiële verzuchtingen van de ambtenaren tegemoetkomen, door de nieuwe structuur te organiseren naar analogie met het ‘Corps des Ponts et Chaussées’ van het Rijk. Het ingenieurskorps van Brugge en Wegen was toen op militaire wijze in verschillende graden opgedeeld. Dit gaf de ambtenaar de mogelijkheid om door te groeien, maar anderzijds kon het stadsbestuur zo ook meer discipline en toewijding eisen van haar personeel. Uiteraard werd ook het verbod op de uitvoering van werken voor derden nog eens expliciet vermeld.

### **Hofman aan het hoofd van de stadswerken**

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 der stadswerken. Aan het hoofd van de dienst vond er zo een wissel plaats. Hofman nam de functie over van ingenieur-directeur der stadswerken, terwijl Pauli op post bleef als ‘architecte consultant’. Het schepencollege maakte ook van de gelegenheid gebruik om de verloning van de diverse ambtenaren te herzien. Ze ging daarbij niet over een nacht ijs en won inlichtingen in over de loonorganisatie bij de stedelijke administraties van Brussel, Antwerpen en Luik. Hofman kreeg daarop een jaarwedde 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 kreeg als ‘architecte consultant’ 2000 frank. Verder is het ook opmerkelijk dat Hofman bij deze promotie ook het uitdrukkelijke verbod kreeg om een onderwijsopdracht aan te nemen. Vreesde de Stad anders weer het ontslag van een ingenieur? Nochtans was het niet ongewoon dat stadsarchitecten bijvoorbeeld aan een academie lesgeven.

Na zijn benoeming als gewoon hoogleraar trad Pauli in november 1873 ook terug als adviserend architect. Hij bleef wel ter beschikking wanneer de Stad nood had aan zijn expertise. Een aanbod dat de Stad zeker niet zou afslaan, want meermaals won de Stad bij hem advies in. Op de gemeenteraadszitting van 17 november 1873 kreeg hij de onbezoldigde titel van erestadsarchitect. Vanaf dan stond Hofman alleen aan het roer als ingenieur-directeur van de stadswerken.

### **Belangenvermenging**

Terwijl Hofman bij zijn promotie in 1867 nog geprezen werd als ‘*un fonctionnaire d’une aptitude remarquable et d’une grande activité*’ (2) kreeg dit

vertrouwen door het stadsbestuur in 1878 een enorme deuk. In de gemeenteraadszitting van 12 augustus 1878 werd een ordemotie voorgelezen van de gemeenteraadsleden Hippolyte Callier (1848-1925), Adolphe Dubois (1827-1900) en Charles Van Hollebeke (1831-1895). Ze vroegen zich af of het schepcollege op de hoogte was van de bedrijfsovereenkomst die Hofman had afgesloten over de exploitatie van een methode voor het ledigen van beerputten (afb. 1 en 2). Dit was gebeurd op het moment dat hij van de Stad de opdracht had gekregen om een lastenboek op te stellen voor een gelijkaardige onderneming. Men was dus op een vermoeden van belangenvermenging gestoten.

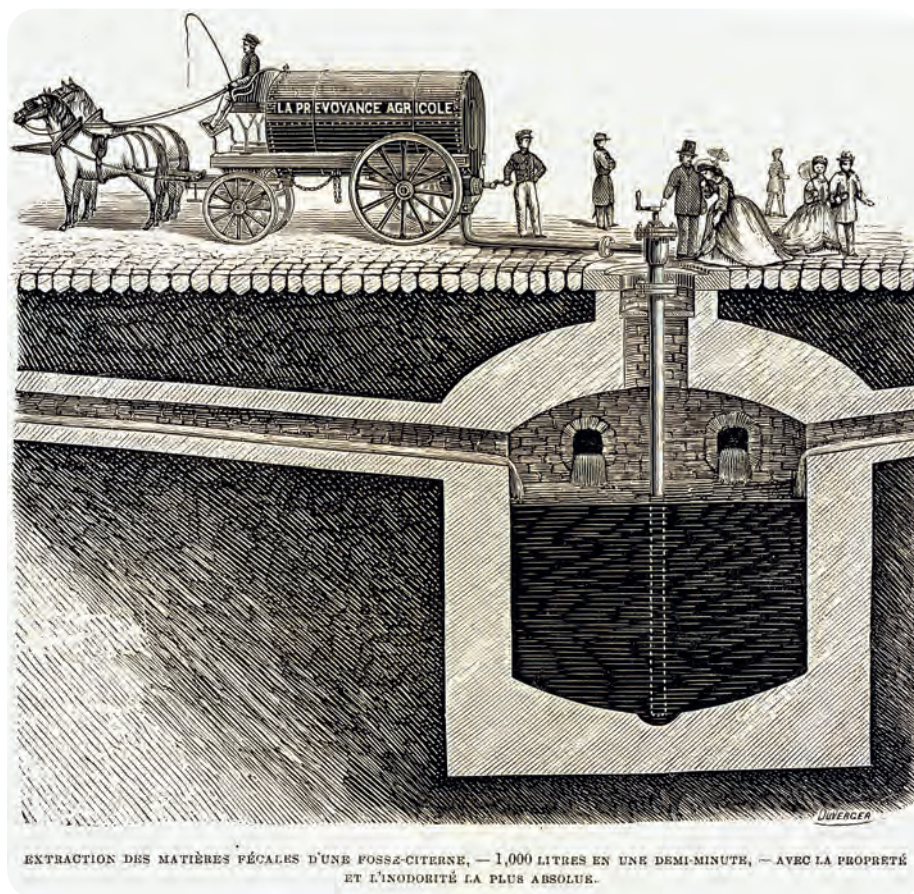
De aanleiding om het voorval voor te leggen was de bespreking (en verwerping) die avond van een verzoek van de ‘Compagnie des Tramways’, waarin de maatschappij vroeg om de stadsbelasting te verlagen. De naam van een toenmalig kandidaat-concessionaris, de Londenaar Louis Antoine Ritterbandt, die overigens naast de concessie had gegrepen, treffen we ook aan in het dossier over Hofman dat hierna aan bod komt.

## **Context**

De feiten gaan terug tot de jaren 1871-1874. In die periode wilde de Stad in navolging van een aantal andere steden zoals Brussel, Antwerpen en Luik een ‘Amerikaansche Spoorweg’, een paardentram, aanleggen. De Stad sloot daarvoor in 1873 voor 25 jaar een concessie af met een groep Brusselse investeerders. Een andere aanbesteding die de Stad in die periode uitschreef was die voor de oprichting van een ‘Dienst voor algemeenen gezondheid.’ (3) Het jaar voordien was de aanbesteding op de ruiming van modder, vuilnis en sneeuw verlopen. Op zoek naar nieuwe inkomsten voor de Stad, groeide bij het stadsbestuur het idee om deze dienst samen te voegen met een dienst voor het legen van de beerputten. De beer kon immers gerecupereerd worden als meststof en kon de Stad zo een aardige duit opbrengen.

## **Modernisatie van het ledigen van beerputten**

In de zitting van 19 augustus 1878 werd Hofman geïnterpelleerd om het een en ander te verduidelijken. Hofman gaf toe dat hij zich in zijn vrije tijd bezig had gehouden met ‘het vraagstuk rond de gezondmaking van steden en het gebruik van uitwerpselen en andere afvalresten.’ (4) In augustus 1872 had hij nog een patent aangevraagd voor een methode voor het (geurloos) ‘ledigen van aalputten door middel van een vacuüm verkregen door de condensatie van stoom’. (5)



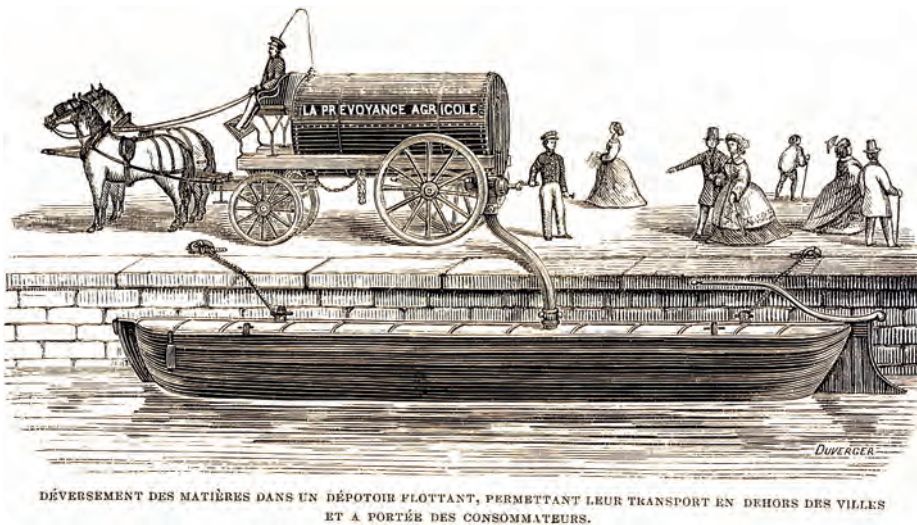
Afb. 1. Gravure uit de prospectus van *La Prévoyance Agricole*. (1867). De prent toont hoe de aal wordt weggezogen uit een openbare beerput (Universiteitsbibliotheek Gent. Fonds Vliegende Bladen).

Hofman was niet de enige die dit probleem wilde aanpakken. Zo exploiteerde een zekere Nicolas Emilien Vivès, verzekeringsmakelaar uit Brussel, een gelijkaardige methode voor het ledigen van aalputten. Vivès kreeg in juni 1871 (6) een vergunning van de Stad en richtte in oktober van dat jaar een maatschappij op, 'La Compagnie générale de Vidanges à vapeur', die zich wilde toeleggen op het ledigen van de beerputten van de Stad Gent en de verkoop van de meststoffen. De kantoren van het bedrijf zouden gevestigd worden aan de Koepoortkaai 18. (7) In december 1871 kocht een zekere Henri Parmentier (1837-1877) het gebruiksrecht van dit procedé voor een periode van twee jaar in Gent en omstreken.



## Overeenkomst met privéondernemer Parmentier

Kort voor de patentaanvraag van Hofman op 30 juli 1872, had de ingenieur met Parmentier een overeenkomst afgesloten waarin ze overeenkwamen een concessie aan te vragen voor de ruiming van beerputten op basis van Hofmans gepatenteerde techniek. De eventuele opbrengsten zouden gelijk onder elkaar verdeeld worden. De overeenkomst werd in oktober 1872 geannuleerd nadat Hofman vernam dat zijn zakenpartner nog gesprekken voerde met een derde partij. De tweede annuïteit op zijn patent betaalde hij niet meer, waardoor het verviel.



Afb. 2. Gravure uit de prospectus van *La Prévoyance Agricole*. (1867).  
De prent toont hoe de aal wordt overgepompt in een beerotter (Universiteitsbibliotheek Gent.  
Fonds Vliegende Bladen).

Volgens de verklaringen van Hofman had hij de bevoegde schepen Désiré Levison (1820-1881) gewezen op de (financiële) voordelen die een concessie voor de stad kon opleveren. Dit werd door de genoemde schepen bevestigd. (8) Levison was erg voor het voorstel gewonnen, op voorwaarde dat er een aanbesteding werd uitgeschreven. In het verslag van de hoorzitting van 19 augustus 1878 is duidelijk te lezen dat Hofman zijn persoonlijke interesse in de hele onderneming had verzwegen tegenover de schepen. (9) In april 1873 werd Hofman gevraagd door de Stad om een lastenboek en bestek op te maken.

Na dit eerste verhoor gunde het stadsbestuur haar ingenieur nog het voordeel van de twijfel, al betreurde ze dat de ambtenaar de Stad niet eerder had ingelicht en dat hij geen documenten kon voorleggen die de annulering van de overeenkomst tussen hem en Parmentier bevestigde. Er werd nooit iets over op papier gezet. Parmentier, die inmiddels was overleden, had de overeenkomst volgens Hofman vernietigd. Hofman had daarop hetzelfde gedaan met zijn exemplaar.

## **Bewijsstukken ten laste**

De kansen keerden toen in de herfst van 1878 het stadsbestuur een aantal bewijsstukken ten laste onder ogen kreeg. De documenten waren opgedoken in de nalatenschap van Parmentier. Advocaat en gemeenteraadslid Charles Van Hollebeke, een van de ondertekenaars van de interpellatie, was hiervan curator.

Een van de stukken was de eerder vermelde overeenkomst met Parmentier, in het handschrift van Hofman. Parmentier had het document dus niet vernietigd. Een ander document was een overeenkomst tussen Parmentier en Ritterbandt, getekend op 10 maart 1873. Volgens de overeenkomst zouden de heren zich engageren om mee te dingen naar de aanbesteding voor het legen van de beerputten van de Stad en het opruimen van de modder en het afval in de stad (10). Ritterbandt zou het nodige kapitaal ter beschikking stellen, terwijl Parmentier zorgde voor de infrastructuur en de nodige patenten, waaronder dat van Hofman. In die overeenkomst stond ook te lezen dat één derde van de opbrengsten zouden worden toegekend aan Ritterbandt en twee derde aan Parmentier.

Deze verdeling vond het stadsbestuur verdacht en het vermoedde dat de helft van het aandeel van Parmentier wel eens voor Hofman bestemd kon zijn. Bij een confrontatie met deze nieuwe ‘bewijsstukken’ herhaalde Hofman dat hij geen belangen meer had in de onderneming. Wel gaf hij toe dat hij Parmentier met Ritterbandt in contact had gebracht, nadat hij en André Wauters-Van Kerckhove (1833-1912), een geldschieder, zich hadden teruggetrokken uit de onderneming. In haar argumentatie wees de Stad ook op aanpassingen van de hand van Hofman in de overeenkomst tussen Ritterbandt en Parmentier. (11) Het klad van deze overeenkomst vonden we evenwel niet terug in het dossier, wel een afschrift van de overeenkomst tussen Vivès en Parmentier in het handschrift van Hofman. Dit document was overigens gedateerd op 24 september 1873, dus bijna een jaar nadat Hofman zich had teruggetrokken. In de verdediging die Hofman in maart 1879 liet drukken en de wereld in stuurde, verklaart hij hierover dat hij deze kopie maakte ‘ter ondersteuning’. (12) We kun-

nen ons natuurlijk de vraag stellen welke redenen Hofman nog kon gehad hebben om Parmentier, die zijn vertrouwen toch had geschaad, verder te helpen?

## Timing

Het zwakke punt in het betoog van Hofman is uiteraard het ontbreken van een document dat de stopzetting van de overeenkomst tussen Hofman en Parmentier bewijst. Volgens Hofman gebeurde dit begin oktober, kort na de publicatie van een artikel in *Le Nouvelliste de Gand* op 27 september 1872. In dit artikel wordt verteld over de plannen van de Stad om de bestaande diensten voor de ruiming van vuilnis en fecaliën te verenigen in één dienst. De krant drong aan op een eerlijk verloop van de gunning, omwille van de inkomsten die uit de hele onderneming konden voortvloeien. Men stelde zich dan ook vragen bij de rol die Hofman op zich nam. Zo vermeldt de krant zijn patent. Opmerkelijk zijn ook de anonieme verdachtmakingen in het stuk. (13) Niettegenstaande de aanbesteding nog niet was gepubliceerd, werd in de stad dus al druk gespeculeerd over de kandidaten en de naam van de stadsingenieur werd daarbij gelinkt aan één van hen.

Bij zijn verdediging in augustus 1878 verklaarde Hofman dat het nooit zijn bedoeling zou geweest zijn om in het zadel te blijven als ingenieur, mochten hij en Parmentier als ‘winnaar’ van de aanbesteding uit de bus zijn gekomen. Maar zover kwam het dus nooit, aangezien Hofman er de brui aan gaf. Wie de derde persoon was waarmee Parmentier gesprekken voerde, lezen we in de eerste verslagen niet. Pas in het verslag van begin november 1878, duikt de naam van Vivès op. (14) Dit is alvast opmerkelijk, gezien die man een aantal keer werd vermeld in de afgesprongen overeenkomst. Dacht Hofman dat Parmentier zijn zakelijke contacten met Vivès volledig had stopgezet? (15)

Parallel met de onderhandelingen over de aanbesteding van de beerruiming solliciteerde Ritterbandt, samen met de Franse ingenieur Jules Oudot en een reeks Britse financiers, ook voor de tramconcessie. Dit deed het stadsbestuur vermoeden dat Hofman misschien ook wel interesse toonde in de tramonderneming van Ritterbandt. Dit werd door Hofman met klem ontkend. Ondanks het feit dat de bewijslast tegen de stadsingenieur hier uiterst mager was, lijkt dit element in het dossier voor het stadsbestuur wel de doorslag te geven voor het ontslag. Als stadsingenieur had Hofman destijds immers meegewerkt aan het opstellen van het lastenboek en schreef hij een evaluatierapport over de diverse aanbestedingen. (16) De hele procedure kende een aantal belangrijke ontwikkelingen in het voorjaar van 1873, met de definitieve toewijzing van de



concessie aan een groep van Belgische financiers.

In het verslag van de commissie van 5 november 1878 is er ook sprake van een correspondentie tussen Parmentier en Hofman, al vonden we hierover weinig terug in het personeelsdossier. Wel kunnen we concluderen dat de timing om Ritterbandt aan boord te hijsen van Parmentiers onderneming perfect was. Ritterbandt greep in de winter van 1873 naast de concessie en Parmentier was met het vertrek van Wauters-Van Kerckhove kort voordien zijn belangrijkste financier kwijt.

Ook is het niet duidelijk wanneer het onderhoud tussen Hofman en de schepen Levison precies heeft plaatsgevonden. Een moeilijk leesbare passage in het dossier laat uitschijnen dat dit te dateren is vóór Hofman in zee ging met Parmentier, dus voor juli 1872. (17)

## **Ontslag bijna eenparig goedgekeurd**

Het artikel in *La Nouvelliste de Gand* bevestigt dat de Stad al lang bezig was met het vraagstuk over de ‘gezondmaking’ van de stad; de connectie van Hofman met een van de concessionarissen was publiek geheim. Toch verzweg hij zijn betrokkenheid tegenover het stadsbestuur. Probeerde Hofman zijn eigen belangen te verdoezelen, door de hele zaak aan de Stad voor te stellen als project van algemeen nut? De ingenieur deed alvast zijn best om de bevoegde schepen te overtuigen van de financiële voordelen voor de Stad, in die tijd koortsachtig op zoek naar nieuwe inkomsten.

In de zitting van 25 november 1878 werd Hofman voor een laatste keer ‘uitgenodigd’ op de gemeenteraad om zijn zaak te bepleiten. Een aantal gemeenteraadsleden bleven de verklaringen van Hofman contradictorisch vinden. Die avond besliste de gemeenteraad – met 22 stemmen voor en slechts één onthouding – om de ingenieur te schorsen. ’s Anderendaags volgde in een nieuwe zitting het effectieve ontslag.

## **Ruchtbaarheid in de media**

Daags na het ontslag van Hofman, verscheen in *La Flandre Liberale* een kort bericht over deze beslissing. (18) Het werd overgenomen in een aantal andere lokale kranten zoals *Le Journal de Gand*, *Le Nouvelliste de Gand* en *Le Bien Public*. Terwijl de andere twee (liberale) kranten verder geen aandacht besteedden aan het voorval, nam het katholieke *Le Bien Public* in haar edities van 28 en 30 november de gelegenheid te baat om het gebrekkige (financiële) beleid van het liberale stadsbestuur en haar stedenbouwkundige dienst op de

korrel te nemen. De liberale kranten zwegen. (19)

Pas op 5 december gaf *La Flandre Liberale* meer duiding bij de geruchten over het ontslag van de ingenieur, dit om al de verkeerde interpretaties van het raadsbesluit de kop in te drukken (20). In het bericht haalde de krant de twee eerder vermelde overeenkomsten, tussen Hofman en Parmentier en tussen Parmentier en Ritterbandt, aan. Ze sloot haar bericht af met de volgende stelling ‘cette même correspondance traitait aussi d’une demande pour la concession du tramway, à poursuivre par M. Ritterbandt et consorts, et au succès de laquelle MM. Parmentier et Hofman étaient intéressés.’ (21)

### **Hofman in de verdediging**

Hofman, die nog steeds wacht op een officiële motivatie van zijn ontslag door het stadsbestuur, is in alle staten over deze laatste wending en schrijft de krant aan om zijn betrokkenheid bij de tramconcessie te ontkennen. Nadien vinden we geen verdere communicatie meer over de zaak in de lokale kranten.

In maart 1879, net nadat een nieuwe stadsingenieur in dienst was getreden, publiceerde Hofman, als antwoord op wat in de kranten verscheen, zijn eigen versie van de feiten onder de titel *Ma révocation comme ingénieur-directeur des travaux de la ville*. Hierin zette hij alles op een rijtje, uiteraard vanuit zijn standpunt, maar het verhaal en de chronologie ervan komen wel overeen met wat te lezen staat in het personeelsdossier en in de kranten. Naast de verdediging van zijn eer en onschuld hekelde hij ook *La Flandre libérale*, die de feiten naar buiten bracht. Hij stelde zich – terecht – de vraag hoe het kon dat informatie uit een zitting achter gesloten deuren, zo snel in de handen van de krant terecht was gekomen. Hijzelf had van de Stad nog geen uitgebreide motivering over zijn ontslag gekregen. Hij diende hiervoor te wachten tot eind december, nadat de gemeenteraad het verslag van haar vorige zitting had goedgekeurd.

De krant *La Flandre libérale* had heel nauwe banden met het stadsbestuur. Verschillende gemeenteraadsleden hadden de krant mee gesticht, waaronder Callier en Dubois, twee van de ondertekenaars van het verzoekschrift tegen Hofman. Het was evenwel gemeenteraadslid Van Hollebeke die de volle lading kreeg van Hofman. Hij had als klokkenluider immers de hele zaak mee aan het licht gebracht en had de bewijsstukken geleverd aan het stadsbestuur. Volgens Hofman had het raadslid zijn beroepsgeheim geschonden, aangezien de documenten à charge uit een dossier kwamen dat door de advocaat werd behandeld.

## Opvolging

Zodra het nieuws bekend raakte dat de functie van ingenieur bij de Stad vacant was, stroomden de sollicitaties binnen. (22) Maar de Stad opteerde eerst voor een interne reorganisatie van de technische dienst. In de gemeenteraadszitting van 10 februari 1879 werd een nieuwe ingenieur aangeduid en werden de verantwoordelijkheden van de raadgevend architect verzwaaard. In dezelfde zitting werd het verbod op opdrachten voor derden verstrengd en uitgebreid. Voortaan was het de ambtenaren ook uitdrukkelijk verboden in eigen naam te negotiëren in ondernemingen en leveringen die voor rekening van de Stad komen: *‘de prendre une part directe ou indirecte aux entreprises et fournitures qui ont lieu pour compte de la ville, comme aussi d’acquérir des terrains communaux ou d’en faire un objet de spéculations.’* (23)

Als nieuwe ingenieur werd Emile Braun (1849-1927) aangesteld. Opmerkelijk is dat Adolphe Pauli terug aan boord werd gehesen als stadsarchitect. Maar andermaal zou blijken dat 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. Onder Braun en Van Rysselberghe veranderde Gent enorm op stedenbouwkundig vlak. Met de uitbreiding van de haven en de realisatie van het Zollikofer-De Vigneplan effende Braun de weg naar het burgemeesterschap. Tijdens zijn ambtstermijn ‘ontblootte’ hij de monumenten in de Gentse binnenstad en stoomde hij de stad klaar voor de Wereldtentoonstelling van 1913. Van Rysselberghe richtte in zijn 35-jarige carrière bij de Stad tal van scholen en openbare gebouwen op of breidde ze uit, talloze historische monumenten friste hij op.

## Tot besluit

Hofman deed zijn intrede bij de stadsadministratie op het ogenblik dat de Dienst van Openbare Werken bij de Stad grondig werd gereorganiseerd. De Stad verbood haar bouwkundige ambtenaren om (bouw)opdrachten voor derden aan te nemen en eiste volledige toewijding.

Het is daarom al te opmerkelijk dat de vruchtbare carrière van Hofman als ingenieur-directeur van de stadswerken abrupt eindigde nadat hij zich schuldig had gemaakt aan belangenvermenging. Hij onderhield zakenrelaties met een aantal concessieaanvragers waarvan hij de aanvraagdossiers diende te evalueren. Daarnaast verbeterde hij een procedure voor het geurloos ledigen van

beerputten, met de hoop er winst uit te puren, terwijl hem als stadsingenieur meermaals werd gevraagd om de procedés van zijn concurrenten te evalueren. Helemaal link werd het toen duidelijk werd dat zijn voormalige zakenpartner Parmentier een financiële deal sloot met 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. De vroege dood van zijn voormalige zakenpartner zorgde ervoor dat deze onwelriekende zaak van belangenvermenging alsnog uit de beerput opborrelde.

Uit de levensloop en de niet geringe verwezenlijkingen van Hofman bij de urbanisatie rond het toen aangelegde Citadelpark en bij een grote uitbreiding van de haven, mag inderdaad besloten worden dat de man onterecht vergeten werd, zoals de titel van zijn biografie aanduidt in het vorige nummer van *Ghendtsche Tydinghen* (2021 nr. 1). Maar misschien was hij zich niet ten volle bewust van de impact van de bij zijn aantreden doorgevoerde reorganisatie van de dienst Stadswerken.

## Noten

- 1 Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Pauli, Adolphe.
- 2 Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Pauli, Adolphe.
- 3 Gemeentebulletijn van de Stad Gent, zitting d.d. 20 mei 1873, p. 416. Van deze dienst op voorstel van Hofman, kwam uiteindelijk niets in huis.
- 4 Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Hofman, J. ‘des questions qui se rattachent à l’assainissement des villes et à l’utilisation des matières fécales et autres résidus.’ Hij publiceerde hierover in 1872 ook een studie in *Annales des Travaux publics*. De titel is opgenomen in de literatuurlijst.
- 5 De technische aspecten van dit vraagstuk staan beschreven in: Steeman, J. (2020). Introductie van een geurloos systeem voor het ruimen van beer in Gent (1868-1878). In: Van Mensen en Dingen; jg. 18, p. 125-146.
- 6 Stadsarchief Gent. Reeks R. Politie. R261.
- 7 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.
- 8 Voor het verslag zie: Hofman, J. (1879). Ma révocation comme ingénieur-directeur des travaux de la ville. Waem-Lienders, Gent. p. 17-19.
- 9 ‘Comme il s’agissait d’un service nouveau en parti, qui ne semblait dans aucun cas pouvoir entrer dans les attributions de la directions des travaux, il ne devait pas s’attendre alors à être chargé d’aucune étude relativement à ce projet.’ (Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Hofman, J.)

- 10 Er staat in de overeenkomst letterlijk: 'le droit exclusif d'opérer les vidanges dans la Ville de Gand et de faire l'enlèvement des boues et immondices de la même Ville.' In: Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Hofman, J.
- 11 Hofman (1879), p. 15 'il y a trois mots d'une écriture qui ressemble a mon écriture [...] Autrefois il fallait trois lignes de l'écriture d'un homme pour le perdre ou le pendre.'
- 12 Hofman (1879), p. 10. Letterlijk staat er 'A l'appui'.
- 13 'Il est déjà assez malheureux que quelques noms soient mis en avant, et qu'on y accole celui d'un employé supérieur de l'administration [Hofman!] sur lequel repose, dit-on, cette intrigue préparée par ses soins et associée pour cette affaire avec le futur concessionnaire, dont le nom est dans toutes les bouches' (Le Nouvelliste de Gand, d.d. 27 september 1872, p. 2).
- 14 'Ayant eu connaissance de l'engagement avec le sieur Vivès Mr. Hofman [...] a rompu avec Mr Parmentier[.]' In: Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Hofman, J.
- 15 Een opvallend detail is ook dat de oprichtingsakte werd verleden door notaris Eduard Parmentier, broer van Henry. Verder staat er ook een zekere Parmentier aan het hoofd van de Gentse kantoor van L'Union, de verzekeringsmaatschappij van Vivès.
- 16 Het rapport van Hofman dateerde van 12 december 1871 en lag mee aan de basis van een overeenkomst tussen Oudot, Ritterbandt en Co met de Stad, afgesloten op 23 januari 1873.). De conventie werd de maand nadien evenwel geannuleerd. Men trachtte het tij nog te keren met een aangepaste aanbesteding in maart 1873, maar het waren Dufrane en Finet die de opdracht uiteindelijk binnenhaalden (Stadsarchief Gent. Reeks X: Transport en Telecommunicatie. X51. Tramwegen, voorafgaande inlichtingen).
- 17 'C'est à la suite de la comm[unication] avec Levison, que la convention a été faite entre eux' In: Stadsarchief Gent. Reeks D. Personeelsdossiers. D26. Hofman, J.
- 18 'Le conseil communal, en séance secrète de ce soir, a révoqué M. Hofman, ingénieur-directeur des travaux de la ville. M. Hofman a été convaincu d'avoir pris un intérêt dans des demandes en concession pour des travaux de la ville. Ces demandes remontent à 1872 et 73, et d'ailleurs n'ont jamais abouti.'(La Flandre Libérale, d.d. 27 november 1878, p. 1).
- 19 Le Bien Public, d.d. 28 en 30 november 1878.
- 20 'Afin de couper court à toutes fausses interprétations de la mesure prise par le Conseil Communal' (La Flandre Libérale, d.d. 5 december 1878, p. 1).
- 21 Ibid.
- 22 Een van de sollicitanten was Charles Van Rysselberghe, cf. zijn sollicitatiebrief d.d. 5 december 1878 (Stadsarchief Gent. Reeks D: Personeelszaken. D26 Personeelsdossiers: Rysselberghe, Charles Van).
- 23 Stadsarchief Gent. Reeks D: Personeelszaken. D26 Personeelsdossiers: Braun, Emile.