

デ・レーケ と富山

明治政府は、オランダ人技術者の人選を江戸時代から日本で医師をしていたオランダ人、ボードウィンに依頼した。ボードウィンは帰国し人選を進めたが、土木局の地位の高い技術者の中に日本行きを希望する者はいなかった。

その後、外国勤務の経験と土木技師の資格があり、年齢は30代半ばのファン・ドールンに白羽の矢が立ち、ボードウィンは日本政府に推薦し、日本側も了承した。こうして、明治5年2月、ファン・ドールンと、もう一人の技術者、工兵士官のリンズの2人が日本にやってきた。ファン・ドールンは、大

阪港の築港計画をつくり、政府に提出したが、工費の見積りが膨大で、その計画は実行されなかった。ドールンはこの機会をとらえ、自分達2人の技術者だけでは満足な築港計画はつくれない、別に数名の専門技術者をオランダから呼んではどうかと政府に提言し、認められた。

そして、ドールンは、エッシャー、チッセン、デ・レーケの3人を選んだ。ドールンは、以前、オランダニエ閘門工事の時にアムステルダム運河会社の現場主任監督をしていたデ・レーケと知り合い、その仕事ぶりを評価していた。デ・レーケらは、明治6年9月25日に大阪に到着した。デ・レーケは、妻、義妹、娘、息子を連れて来ていた。デ・レーケ一家は、大阪の川口居留地から少し上流の堂島川沿い

の日本家屋に住むことになった。エッシャーとデ・レーケは、ドールンが進めていた仕事のいくつかを引き継いだ。最も大きい仕事は、大阪港改修のための調査である。湾の入り江や河口の様子を観察したエッシャーは、近代的な大阪港を築造し、淀川末流の安治川あじや木津川を蒸気船が航行できる深い川にするには、上流からの土砂を止めなければならぬと考え、デ・レーケと上流の調査を行う。

そして、エッシャーが中心となり、まず、天満橋から上流の京都・伏見観月橋までの約40kmの区間に小型蒸気船が航行できる水深約1.5m、川幅130mの低水路を設け、堤防も補強するという計画を提出し、明治8年5月7日に認められた。これは日本で始めての近代河川改修工事となった。⑧

低水路とは…川の中にあり、一定した河幅にいつも水が流れ、一定した水深の、運河の役割を果たす水路。