

# デ・レーケ と富山

長期休暇から帰国したデ・レーケは、明治15年の後半から明治17年春頃まで深刻なスランプにおちいったらしい、と「日本の川を甦らせた技師デ・レーケ」の中で、著者の上林好之氏は述べる。帰国した元同僚のエッシャーに熱心に送っていた手紙が20ヶ月も途絶えてしまったからだ。

その原因の一つは、その数年前から東京の内務本省に勤務し始めた日本人エリート技術官僚との確執にあったようだと上林氏。東京大学や工部大学校を卒業し、なかにはヨーロッパへ留学していた技術者が活躍するようになり、正規

の学歴のないデ・レーケにとつてやっかいな相手となっていたようだ。彼らは、デ・レーケを無視するようになり、デ・レーケは大卒の技術者と会うことはなくなり、会議にも出なくなつた。相談に来るのは、下級役人だけになつた。心配したエッシャーは、面識があり、オランダ語の話せる赤松則良と榎本武揚に手紙を出し、デ・レーケを励ましてくれるように依頼した。赤松と榎本は、琵琶湖疎水の設計審査をするため、京都に滞在するデ・レーケを訪ねた。

琵琶湖疎水は、琵琶湖から京都の町へトンネルを掘り、運河をつくるもので、①琵琶湖く京都く淀川の舟運、②町の北方にある数千ヘクタールの灌漑、③工場のため300馬力の水力、④京都市中への給水、の4つの目的があると

デ・レーケは記している。そして、結論として、技術上は問題ないが、成果が要した費用に見合わないと書いている。

デ・レーケの意見に同調してくれる人が内務省や京都府にいない中、榎本が十分に理解を示してくれたことが嬉しかったのか、その後、スランプから立ち直り、エッシャーへの手紙も再開する。その後、明治17年5月には、一等工師になつている。

そして、同年10月には、2代目の大阪府知事・建野郷三から近代的な大阪港の築造計画を任せられた。当時の大阪港は、1日当たり100隻以上の蒸気船(中には、300トンの船も)が定期的に航行していたが、不完全な状態であり、近代的な港を築く大工事を実施すべき時機がきていた。<sup>6)</sup>