

けんせつ 鉄道建設

留^{ちっこう}萌^{むす}築^{がわ}港^{むす}運動と共に北海道の空知地方と日本海側を結び、内陸部^{かいたく}の開拓を進めるために、鉄道留萌線^{けんせつ}を建設する必要がありました。明治29年(1896)、北海道鉄道敷設^{ふせつ}(※56)法ができ、その予定路線の中に雨龍原野^{うりゅうげんや}(※57)から増毛^{いた}に到る路線がありました。

しかし、内陸^{かいたく}の開拓が進まなかったために、一時、第一期予定路線から外されていました。

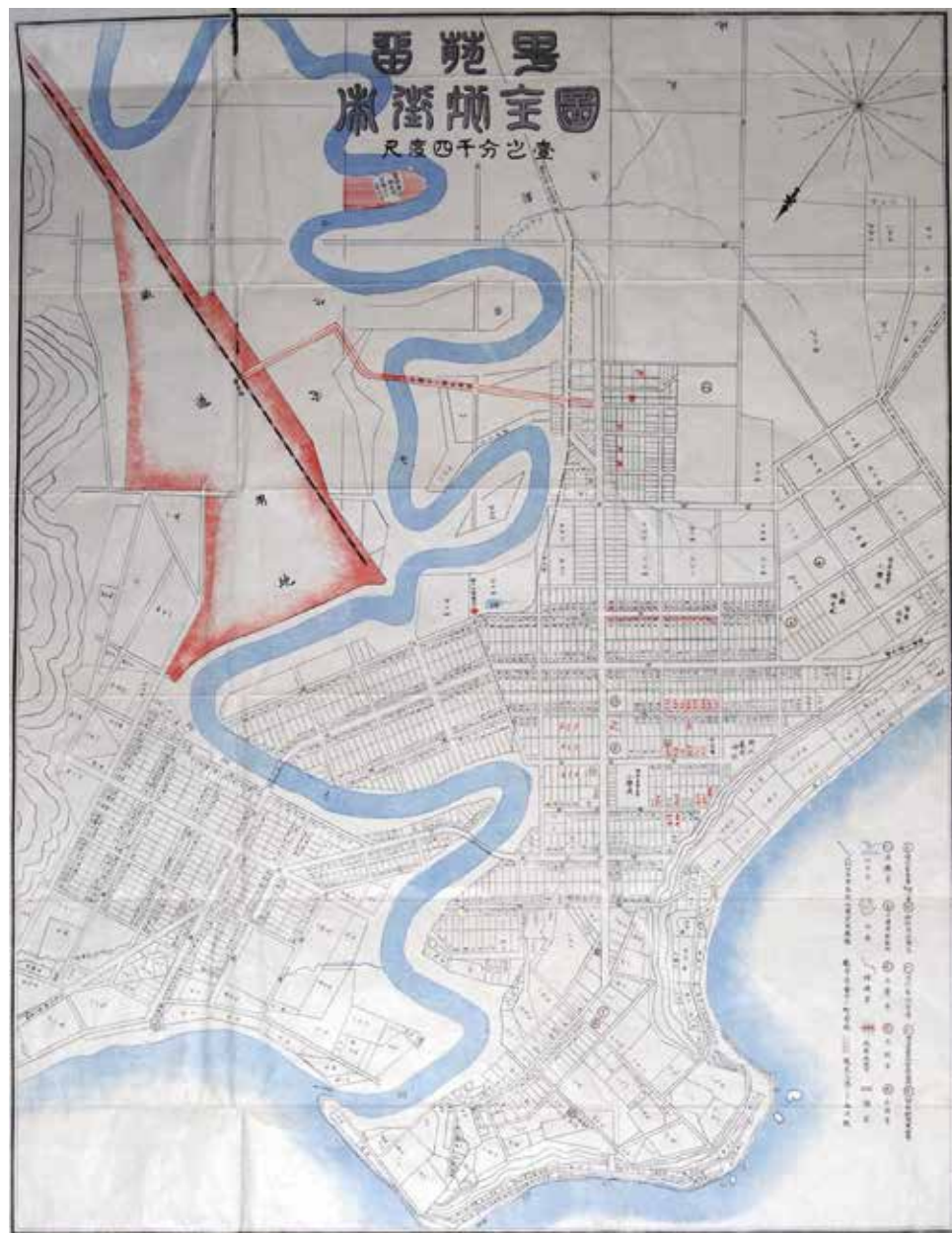
明治38年(1905)、第22回^{ていこく}帝国議会で深川留萌間が第一期^{へんにゆう}に編入され、明治40年(1907)2月に着工^{ちやっこう}し、明治43年(1910)11月に約4ヶ年をかけて完成します。

※56 鉄道敷設

鉄道を通ず線路を引くこと。

※57 雨龍原野

そらちほ^{ほうりゅうちゆう}うりゅうちゆう^{ほくりゅうちゆう}ふくげんや
空知地方雨竜町、北竜町などを含む原野。



鐵道開通時明治 43 年の留萌町市街地全圖



留萌線深川からの1番列車



億太郎の出迎え(留萌駅にて)
むか

この留萌線の完成にも、五十嵐家が^{ただい}多大なる^{こうけん}貢献をしています。

綱治が^{つなじ}存^{ぞんめいちゆう}命中から^{もせうし}妹背牛留萌間の^{けんせつ}鉄道建設の動きがあり、^{しほんきん}資本金110万円（^{げんざい}現在の22億円）の^{してつ}留萌私鉄会社を作り、^{せいふ}政府に^{せいふ}出願(※58)したこともありましたが、^{こうばい}鉄道路線の^{きよか}勾配(※59)の問題で^{きよか}許可が出ませんでした。

しかし、^{こうばい}勾配が100分の1以下なら国の鉄道として^{けんせつ}建設できると言われ、^{そくりようけいひ}二千数百円の^{ふたん}測量経費を負担し、^{あらた}改めて^{そくりよう}測量し直した結果、^{ちやっこう}国の鉄道として^{ちやっこう}着工することとなったのです。

さらに、^{ていしやじょうようち}留萌停車場用地（^{しきち}留萌駅の^{つぼ}敷地）1,700坪（^{きふ}5,600㎡）を^{くに}寄附し、^{きんぱい}国から^{おく}金杯(※60)が^{おく}贈られています。

※58 出願

こうしてほしいと願ひ出ること。

※59 勾配

^{すいへいめん}水平面に対する^{かたむ}傾きの度合い。

※60 金杯

^{きふ}寄附などに対して^{かんしや}国などから^{おく}感謝の意味で^{さかずき}贈られた^{さかずき}金メッキの盃。