



製造されたレンガは本州にも送られた

白石沿線で褐色の粘土がとれた

開拓使の札幌での原土調査は明治5年と12年に行われ、最も土質がよいのが幌向青土、次が江別赤土と鑑定されていたが、幌向の粘土は白っぽいという理由で積極的に採用されなかった。

札幌の煉瓦場のはじまりは、札幌蒲川通（今の中央区東2丁目通り）の工藤宇三郎の工場、明治10年(1877)に開拓使工業局に11,000個のレンガを納入している。

明治15年に幌内鉄道が開通した当時、うっそうとした白石沿線の森林の表土を剥くと、割合浅いところからレンガに適した褐色の粘土が出てきた。白石レンガの始まりは15年に駒沢小平が粘土を発見してからで、16年に遠藤清五郎の遠藤煉瓦場が2万個製造したという記録がある。以後いくつものレンガ工場が設立されたが、いずれも短命だった。

増産で燃料の薪を切り尽くし、ドイツ製石炭窯に転換

鈴木佐兵衛は東京都で生まれ、鈴木式レンガ焼窯の発明で知られたが、事業に失敗して北海道に渡り、明治17年(1884)札幌郡白石村北郷（今の白石区平和通6丁目）に鈴木煉瓦製造場を建

設し、北海道における本格的レンガ製造業の先駆けとなった。

掘った粘土はモッコで馬車に運び、さらに工場に運んだ。十分に練り、足で型に押し込んで密度を高め、天日で乾燥させた。登り窯で焼き上がるまでに3、4日かかったが、1回で数万個のレンガができた。レンガを焼く燃料は付近の樹木だったが、まきの入手が難しくなった大正13年ころにはドイツ式石炭窯に切り替えた。

開拓者のよい働き場所

鈴木煉瓦製造場は開拓に入った人々のかっこうの稼ぎ場所となり、農作業で生計が成り立つまで、ここで「出面取り」をすることが唯一の現金収入だったという。男1日20～30銭、馬車を持っていても1円にもならなかったが、家計は大いに助かった。

職人たちはレンガ工場の敷地内の長屋に住んでいた。作ったレンガは農家の馬車で運び出した。レンガは10個1束にし、それを積むのも農家の主婦の出面だった。

職人の服装は印ばんてんに股引き姿、毎年6月の札幌祭には「鈴木煉瓦製造場」と染め抜いた法被を着ていた。

佐兵衛は幌内鉄道との間に明治17年にはレンガ18万個、翌年には2倍以上

鉄道沿線に良質の粘土。レンガは道庁ビル工場 東京駅などに使われた



の45万個の納入契約を結んだ。明治19年には月寒分工場^{かわら}で瓦の生産にも着手し、それらの製品は鉄道工事や北海道庁赤レンガ庁舎、帝国製麻会社、ピール会社第二工場、東京駅、植物園内の博物館、トンネルの内壁、鉄橋の橋脚部などに使われた。また師範学校や第二十五連隊の屋根瓦などを作り、カメや土管なども製造し札幌の街づくりに大きく貢献した。

レンガからコンクリートの時代へ

佐兵衛の没後、まだ20歳だった子息の豊三郎(明治2年生まれ)は製品の改良に努め、各地に分工場を設置、札幌レンガ界のリーダーとして活躍し、事業のかたわら第1期・第5期の白石村村会議員を務め公共事業に熱心なことで人望を集め、大正9年に没した。

明治22年に幌内鉄道と炭鉱を営むることになった北海道炭鉱鉄道株式会社は、鉄道を岩見沢 - 室蘭、追分 - 夕張、岩見沢 - 砂川、砂川 - 空知太と延長し、鈴木レンガ工場も増産を続けた。

明治33年(1900)耐寒屋根瓦を工夫して工字型熨斗瓦の名で特許を得、また樺太民生署の囑託としてペチカの改良にも貢献した。

同じ頃、白石村、隣の月寒村、豊平村にもレンガ工場が誕生し、ついには鉄道を営む北炭自らが明治31年(1898)に野幌煉化工場を開設し、6基の登り窯の煙突が煙を立て始めた。これによって個人経営レンガ産業は終焉の方向へ向かい、さらにセメントの出現、鉄筋コンクリートの普及は完全にレンガの生命を断った。大正11年(1922)鈴木レンガ工場は閉鎖した。

(塩見一釜)



昭和23年頃米軍撮影の航空写真に見る鈴木煉瓦製造場跡。粘土は採取場から馬でトロッコ2、3台を引き、土練場まで運んだ。閉鎖後経営者が替わり、昭和26年頃までレンガの製造が行われていた。



鈴木煉瓦製造場の干場(明治19年)