

近代スコットランド造船業史

—クライド・バンク造船業地域—

A Modern Scottish Shipbuilding History at Clydebank of 19-20th Century

北 政 巳

Masami KITA

1. はじめに

19世紀の後半、イギリスが「世界の工場」と讃えられた時代に、グラスゴウを中心とした西部スコットランド地方は「大英帝国の工場」と讃えられた。⁽¹⁾ そのイギリスのヴィクトリア盛期の繁栄を象徴したクライド地域は、文字通り世界に工業化を輸出する鉄道業・造船業のハイテク・センターとして君臨した。⁽²⁾ この時代のグラスゴウは、大英帝国の「機械の都」、ロンドンに次ぐ「第二の都」と呼ばれ称賛された。本稿では、スコットランド近代諸工業研究の最終段階として、特にスコットランドの造船工業史に焦点を当てて考察してみたい。

2. クライド・サイドの造船業ビジネスの興隆

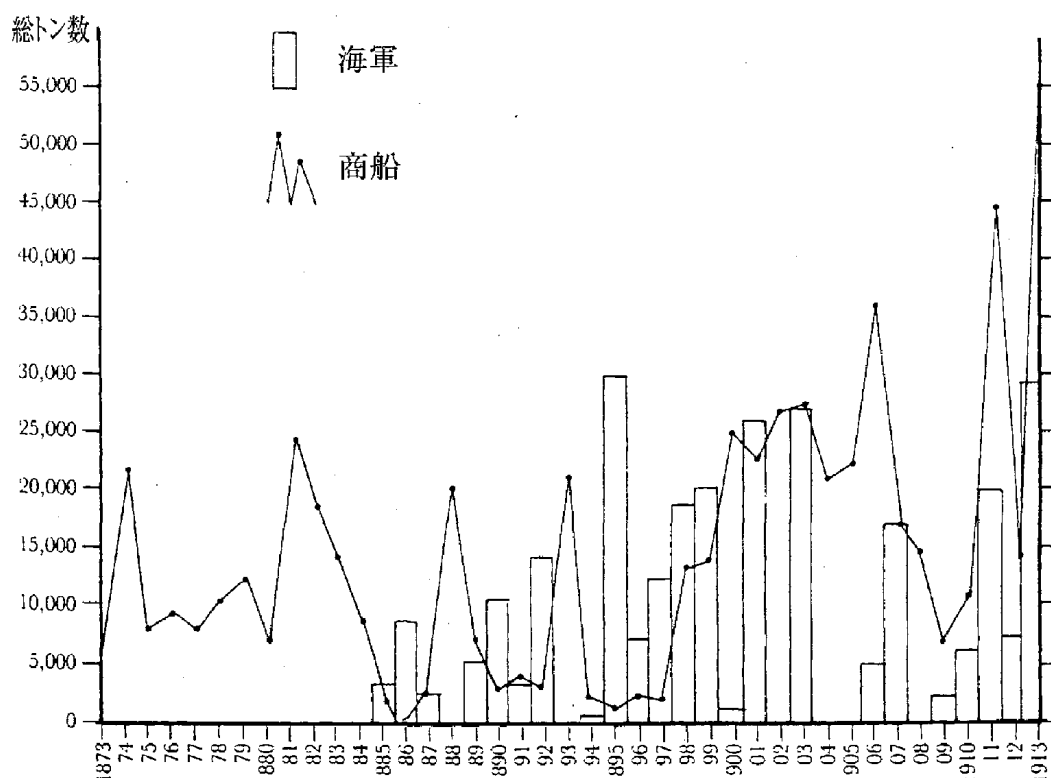
スコットランド造船業は、当初、中世以来のヨーロッパ諸国との商業取引のあった北海に面する北東地域のアバディーン地域を中心として発達したが、スコットランド産業革命の進展とともに南下し、エディンバラからグラスゴウ地域へと発展を見た。そしてクライド河の低地の北側の河堤にあたるダンバートン (Dumbarton) のレバン (Leven) 支流

横に、19世紀にマクミラン家 (McMillans) やデニーズ家 (Dennys) の造船企業が到来した。当時、同地域周辺には小規模な漂白・染色を手がける繊維工業と醸造業、さらに若干のボートや船舶建造を試みる小村落が散在していた。次いでクライド河の上流のゴバン (Govan) からトムソン社 (J. & G. Thomson) が到来した。

I) トムソン社 (Thomsons)

トムソン社は、パトリック (Patrick) 出身のトムソン家の3人の兄弟ロバート (Robert)、ジェームズ (James) とジョージ (George) が、父は青果商であったが、グラスゴウの機械製作工場のグラハム・ウェリントン社 (Graham Wellington & Co.) で徒弟修業を修めた。3人の息子達の経歴は、長男ロバートは海事技師の道を選び、1839年に操業されたグラスゴウ＝リバプール航路を開いたキュナール社 (Cunard Co) 用達のバーンズ社 (G. & J. Burns) の技師となった。⁽³⁾ ジェームズは一時マンチェスターに出かけたが、グラスゴウのロバート・ネイピア (Robert Napier) 社に招請され戻り、同社のバルカン鍛造所 (Vulcan Foundry) の製鉄技師となった。また末弟のジョージはネイ

図 1 クライドバンク造船所の年間進水数 (1873-1913年)



出典) List of Ships built at Clydebank, GUBA, UCS 1/93/40., cited by John Hood ed., *The History of Clydebank*, Parthenon Publishing, 1988. p. 14

ピア社のランスフィールド (Lancefield) 工場の職工となった。

1847年4月に、ジェームズとジョージの兄弟は海事機関製作所を発起し「クライド・バンク (堤) 鍛造所」(Clyde Bank Foundry) と命名し、機関・汽罐製造を開始した。次いで事業を拡大して1851年秋に、7万5000ポンドを出資して第二工場「クライド・バンク鉄船造船所」(Clyde Bank Iron Shipyard) をセスノック・バンク (Cessnock Bank) に開き、機関・汽罐製造の他、船体建造にも着手した。この2工場がトムソン兄弟社として20年間続くことになった。⁽⁴⁾

1860年代に入るとグラスゴウ周辺の鉄・機械関連諸工業や貿易業は最盛期を迎え、クライド河上流には往来する船舶を収容する埠頭も不足するに至った。そこでクライド河航行

トラスト会 (Clyde Navigation Trustees) が、河川航行能力の拡大を目指し、彼ら一族の関連者で起業され、⁽⁵⁾ 立地条件の良いトムソン兄弟社のゴバン工場を9万660ポンドでの買収を持ちかけた。この頃にはトムソン社の側でも、1864年にジェームズが引退し1866年にジョージが死去するなどの変化が生じた。トムソン社の経営は、トラスト会と故ジョージの長男ジェームズ・R・トムソンの手に委ねられた。

1871年5月に、クライド河向側のコクノ (Cochno) のハミルトン嬢保有地に新工場を設立し、労働者はゴバン側から船でクライド河を横切って通勤するようになった。その労働者輸送用に小型パドル式蒸気船「バルカン号」(Vulcan) を使い、1879年には大型船「ベスタ号」(Vesta) が用いられ、1882年に

表 1-A スコットランド、スコットランド各地とイングランド・ウェールズの人口成長（1801年を100とする）

地域	年	1801	1851	1871	1891	1911	1931	1951	1961
スコットランド		100	180	209	250	296	301	317	322
西部スコットランド		100	280	375	501	655	687	732	753
東部スコットランド		100	190	230	290	357	371	402	416
南部スコットランド		100	148	147	151	141	136	138	134
北部スコットランド		100	138	140	144	145	132	135	131
イングランド・ウェールズ		100	202	255	326	406	449	492	518

表 1-B スコットランド地域内における人口分布

地域	年	1801	1871	1931	1961
西部スコットランド		20.5	37.0	47.7	48.1
東部スコットランド		21.9	23.9	26.9	28.3
南部スコットランド		11.5	8.1	5.2	4.8
北部スコットランド		46.1	31.0	20.2	18.8

出典) J.G. Kellas, *Modern Scotland, The Nation since 1870*, Pall Mall Press, London, 1968. pp. 240, 244

グラスゴウ・ヨーカー・クライドバンク鉄道 (Glasgow, Yoker and Clydebank Railway) が付設され、大規模で迅速な労働者輸送が大半の労働者の住むゴバンから可能となるまで、続いた。(6)

トムソン家側では、クライド航行トラスト会からの代償金で新工場設立を企画し、ジェイムズ・トムソンと弟ジョージが父の参画していたトラスト会から地所を購入し、1874年初頭にジェイムズ&ジョージ・トムソン社名で起業した。そしてトーマス・スキナー社 (Thomas Skinner & Co) 用に「ブレマー城号」(Braemer Castle), 「カウダー城号」(Cawdor Castle), さらにキュナール社用に「ボスニア号」(Bothnia) を建造した。(7)

次第にトムソン家の企画に従い、同造船所の町クライドバンク (Clydebank) は拡大・発展してゆく。まず同社出納係のカーズウェル (R. Carswell) が1872年に労働者に節儉

を奨励して貯蓄銀行を設立し、1874年には学校を設立した。(8) さらに1876年には教区協会 (St. James Parish Church), 1877年には合同協会 (Union Church) を誘致した。そしてグラスゴウ建築協会 (Glasgow Building Society) と提携して廉価な労働者用の家屋を建造した。1875年からグラスゴウの市街軌道電車駅に隣接する馬力使用の乗合バスを走行させた。そして1880年頃には、約2000名の労働者がトムソン社に雇用された。(9)

1877年にはネイピア・ジャンクス&ベル社 (Napier, Shanks & Bell) のクライド河のイースト・バーンズ (East Barns) に小規模造船所を設立した。また1882—1884年に、シンガー製作機械製造所 (Singer Manufacturing Co) がキルボウイ (Kilbowie) での製造を開始・拡大した。(10) そして1886年には同地域は単一警察管轄区となり、また区域名がクライドバンクとなり、市長にジェイム

ズ・R・トムソンが、また同社経営代表のクロウフォード (S. Crawford) が市議会議員に選出された。(11)

1871年に始まったトムソン家とクライドバンク市との密接な関係は1896年頃まで続いた。その間、トムソン社の造船所は100隻22万3095総トンの船舶を建造し、年間約1万トンで各年平均2200トン級で4隻を建造したことになる。トムソン社は最新設備をそろえながらも比較的小型の高級海運事業・貨物船舶建造を方針とした。(12) その結果、ハチスン社 (David Hutcheson & Co) の「コロンバス号」 (Columbus)、マクブレイン (Macbrayne) 社の西ハイランド航行社の「クレイモア号」 (Claymore)、バーンズ (G. & J. Burns) 社の海峡航行客船「ワルラス号」 (Walrus)、ロンドン・南西部鉄道会社用の高速海峡航行船の「リディア号」 (Lydia) や「ステラ号」 (Stella) を建造したが、J. & G. トムソン社では少数ながらも大型の遠洋航海客船も建造した。先述のキューナール社は、1852—82年には、同社用の船舶建造を当初はトムソン社のゴバン工場に、1872年からは同社クライドバンク工場に注文した。キューナール社は、1872—86年間に同工場に10隻4万3479総トン注文したが、それは同工場の生産の20%近くを占めた。(13) またトムソン社が信用取り引きを重視したことは、クライドバンク工場が44の注文主を受けたが、その半分近くは6社からの30隻に集中したことに表れる。最重要企業はキューナール、インマン (Inman) 社注文で、国際旅客事業用の船舶建造にあった。次いで南アフリカのケープ岬ルート of 合同蒸気船海社 (Union Steamship Co)、中国ルート of スキナー社

(Thomas Skinner & Co)、南アフリカ經由ルート of ブラジル蒸気航行会社 (Brazilian Steam Navigation Co) さらに大西洋ルートを最速で航行するカナダ蒸気航行会社 (Canadian Steam Navigation Co) であった。(14)

1874年にグラスゴウのネイピア造船所の海事技師カーク (A. C. Kirk) が複合機関の効率を飛躍的に高める3連鎖エンジンを発明した。(15) またこの頃、汽罐や船体建造の材質が鍛鉄 (wrought iron) から鋼鉄 (steel) に切り替わり、船舶の軽量化と船体強化に貢献した。そしてハウデン (Davod Howden) が、エンジン円筒タンクを鋼鉄製として高圧力を可能とする「スコッチ・ボイラー」 (Scotch boiler) を発明・実用化に成功し、蒸気船の遠洋航海上の燃費節減に大きな貢献を果たした。(16) J. & G. トムソン社は自ら技術革新を発明した訳ではないが、それらの発明を即座に導入して1878年には鉄製蒸気パドラー船を建造し、1881年頃には大洋航路船舶建造にも応用するのに成功した。

1881年に同社はキューナール社用に最初の鋼鉄船「セルビア号」 (Servia) を建造したが、それが北大西洋横断航路の最初の急行船となった。同船は515フィートで7392総トンで「グレート・イースタン号」 (Great Eastern) 号に次ぐ世界最大級の客船と讃えられた。(17)

1880年代までクライドバンクは主として商船建造に専念したが、1868年にゴバン工場小型の砲艦 (gunboat)、1877年に海軍省の依頼で400馬力で455トンの砲艦を建造したことがあった。1885年頃から、同社が海軍注文を受けることが多くなった。その理由には先

ずトムソン社の保有する外洋船舶建造技術が大型の海軍軍艦建造には不可欠となった。また第2の理由として1871—1881年間、J. & G. トムソン社はエンジンをグラスゴウのフィンネストン (Finnieston) 工場で作りクライドバンクで建造する船舶に装備するかたちであったが、1881年にクライドバンクに新エンジン製作工場が設置され1884年から本格的な営業も開始し、能力が高まった分だけ余裕ができた時、ちょうど増大しつつあった海軍軍艦建造需要に最適であった。第3に従来のキューナール社からの注文をゴバンのエルダー (Elder) 造船所に奪われた他、1884—1889年間は特に著しい商船建造不況に陥り、新しいビジネス方途を見いだす必要があったのである。

しかし1889年までは、個人的造船業者が海軍からの注文を受けるには厳しいものがあった。⁽¹⁸⁾ つまり海軍専用の造船所や特定業者にビジネスが限定されていたが、ロシアとの戦争が勃発する可能性が生じ、英国政府と海軍は「ノースブルック計画」(Northbrook Programme) と呼ばれる緊急プログラムを導入し、民間造船所で各種各様の船舶を建造することを容認した。その結果、J. & G. とトムソン社も海軍からの注文を得た。先ず3500馬力で1639総トンの第3級水雷艇7隻が建造され、ついで2隻の駆逐艦がオーストラリア政府から注文された。これらの好評がプラスとなり、政府が1889年に海軍防衛法 (Naval Defence Act) のもとに海軍軍艦建造計画を発表した時、クライドバンク諸造船所は既に期待された存在であった。この民間造船分野でのパイオニア企業はネイピア (Robert Napier) 造船所が有名で、次いで

1880年代には J. & G. トムソン社とエルダー (John Elder) 社が参画、1890年代にはスコット造船・機械会社 (Scott's Engineering & Shipbuilding Co), ロンドン・グラスゴウ機械・鉄会社 (London & Glasgow Engineering & Shipbuilding Co) がイニシアティブを握った。⁽¹⁹⁾

1885—1890年間、トムソン社がインマン・国際航海社用に建造した伝統的な大西洋航路に投入した「ニューヨーク市号」(City of New York) や「パリ市号」(City of Paris) 建造から多額の赤字を出し、会社は苦境に追い込まれた。そこで会社を精算して1890年4月には有限責任制のジェイムズ・ジョージ・トムソン社 (Messrs. James & George Thomson Ltd) として再生させ、コクノのドナルドソン (W. A. Donaldson) を会長にして、J. R. トムソンは経営代表にとどまるが、理事会メンバーに弟 J. P. トムソン以外に J. G. ダンロップ、J. グランドを入れた。その結果、トムソン家は会社再建過程で、同社の統御権を失い、経営資金を提供される銀行を通しての「雇われ経営者」(employed manager) としてとどまるに至った。

新会社は、1889年の海軍防衛法のもと、大きな受注を受ける。巡洋艦3隻と戦艦「ラミレス号」(Ramilles) は1万ポンドを越えた。そして1896年までに、水雷艇6隻と2隻の巡洋艦と1隻の戦艦注文を受けた。そして1890—1896年には、多額の赤字を補填した上で約23万ポンドの収益を上げた。このような企業の再高騰ブームを受けて、同社の技術革新も話題となったが、それはトムソン家の個人的な企業経営の時代の終焉を待たねばならず、最終的には1897年2月にクライドバンク造

船・機械会社となるに至る。⁽²⁰⁾ しかし、その2年後の1899年9月にはシェフィールドのジョン・ブラウン社 (John Brown & Co) に吸収合併されるに至る。その時のクライドバンク造船・機械会社の注文簿には総額450万ポンドとあり、内訳が商船建造が140万ポンド、海軍建造が310万ポンドとあり、それがブラウン社の同社買収の動機にあったことも事実であろう。⁽²¹⁾

II) ジョン・ブラウン造船・機械会社

1890年代の大規模な多種多様な海軍船舶関連の需要は、イギリスの多数の鉄鋼・軍需産業の諸会社の垂直統合を進め、少数の大規模企業による寡占状況を作り出す。シェフィールドのJ. ブラウン社のアトラス工場 (Atlas Works) も、ヴィカーズ父子会社 (Vickers & Co), アームストロング&ジョセフ・ウィットワース工場 (Sir W. G. Armstrong, Sir Joseph Whitworth & Co), ベアドモア社 (W. Beardmore & Co) と並び称される大規模な鉄鋼企業であった。⁽²²⁾

1890年代には、ヴィカーズ社はバロウ造船所 (Barrow Shipyard) とマキシマム・ノルデンフェルド銃・火薬会社 (Maxim Nordenfeldt Gun & Ammunition Co) を支配下に収めた。同じ頃アームストロング社はウィットワース社と合併した。J. ブラウン社も、自社製品の使い先を含めて安定的な関係を持つために造船業と関係を持つことを欲しており、またクライドバンク造船・機械工場も更なる機械設備導入のために親方企業を持つことを願っていた。さらにベアドモア社もクライドバンク造船・機械会社に関心を持っていたので、ブラウン社は迅速に穏便に話を進め

る必要があった。1899年9月にシェフィールドの石炭・製鉄・鉄鋼・機械・武器製造業者のジョン・ブラウン社は、92万3235ポンドでクライド造船・機械会社を買収する。当初は評価以上の買い物と言われたが、クライドバンク造船所はすぐに同社の鉄鋼・武器製造の造船担当として会社の高名を高めた。親会社は本社の大砲や軍事産業用の鉄鋼板の市場としての海軍からの注文に関心があった。また経営は、クライドバンク工場から観ればかなりの自立性を発揮したが、特に海事機械や大型外洋船舶建造においてであった。⁽²³⁾

同社のクライドバンク工場は、1899—1906年間に海軍省に戦艦1隻、巡洋艦4隻、駆逐艦4隻を建造し57万6000ポンドの利益をあげた。民間戦艦造船所への海軍の軍需注文は大きな刺激を与えた。海軍長官フィシャー (Fisher) は、ドレドノート型 (弩級) 戦艦 (Dreadnought battleship) 建造を提案し、1905年10月にポーツマスで完成した。このクラスの船舶建造が継続的に出来たのは唯一クライドバンク造船所のみで、かつ3連鎖機関に代えて新型蒸気タービンを設置する必要もあった。そして1905年にキューナール社用に同クラスの船舶「カルマニア号」 (Carmania), 翌年の1906年に「ルシタニア号」 (Lusitania) が完成した。この名声もあり、クライドバンク工場は、海軍から1万7390トンで4万1000馬力の新型戦闘巡洋艦「インフレキシブル号」 (Inflexible) の注文を得た。

同社は経営の刷新を図り、造船所西端の工場機能を拡張し諸機械を新規化し、1903年には実験用のタンクも作った。1905年頃までには新規設備投資に約50万ポンドを投資し、さらに第1次世界大戦勃発の時までには85万

5000ポンドを投入して、全イギリスで最も大型で、また最新設備を誇る造船所となった。⁽²⁴⁾ 旧来の商船舶建造も従来の繋がりがありキューナール社からの注文も漸増した。前会社の最後に1899年に「サクソニア号」(Saxonia)を建造したが、新会社は1902—1906年間にさらに4隻のキューナール社からの注文を受け、1902年の「パノニア号」(Panonia), 1904年の最後の3連鎖エンジン搭載の「キャロニア号」(Caronia), 1905年の最初の蒸気タービン・エンジン搭載の「カルマニア号」(Carmania), 1906年の「ルシタニア号」(Lusitania)と続いた。

この全イギリス造船業界を主導し、同社の技術革新を進めたのは海事技師ベル(Thomas Bell)であった。⁽²⁵⁾ ベルは1884年にJ. & G. トムソン社がクライドバンク工場で新型エンジンの製造をはじめた時に、デボンポート(Devenport)の海軍カレッジでの経験を買われて入社した。そしてブラウン社で機械部長を勤め、1902年の機械部門担当経営代表部長となった。彼の指揮下で1903年に、J. ブラウン社は1894年発明の「パーソンズ反転タービン」(Parsons reaction turbines)の特許を獲得した。また2年後、アメリカ人科学者カーティス(Charles Curtis)が「強化タービン」(impulse turbine)を発明すると、同社は交渉を開始して1908年に同特許を獲得、1909年には「ブラウン・カーティス・タービン」(Brown Curtis turbine)と呼ばれる新装置を据えつけた「ブリストル号」(Bristol)を建造した。それが多くの同業者の範となり、すぐに彼らに踏襲された。⁽²⁶⁾

1905年12月に連合主義者が辞職して自由党

が政権についた4年間、政府が海軍出費の削減を実施した時代は、同じく商船建造の注文も激減した時代でもあった。しかし1909年には再度、注文が到来し、第1次世界大戦勃発までの間にクライドバンク工場は総重量9万トンで85万5000馬力の16隻の注文を受けた。また民間商船建造需要も回復した。1913年にはクライドバンク工場は2万9310トンの海軍船舶、5万5933トンの民間船舶を建造した。

このようにJ. ブラウン社がクライドバンク工場を入手した1899年末から1913年の間に、同工場は51隻の総計36万5153トンの民間商船、28隻の排水量15万7639トンの海軍船舶を建造したが、この海軍船舶は、民間総重量に換算すると39万総トンに妥当すると云われる。⁽²⁷⁾ つまり民間船舶よりも利潤の大きな海軍需要に依存したのも当然であった。会計記録からみると、「サクソニア号」(Saxonia)は契約は290万ポンドであったが9478ポンドの赤字、「ルシタニア号」(Lusitania)は160万ポンドでわずか5万972ポンドの黒字、1913年進水のキューナール社用の4万5647トンの最大客船「アクイタニア号」(Aquitania)は140万ポンドの契約でわずか1万9489ポンドの黒字にすぎなかった。それに対して同期間の海軍注文をみると、「リバイアサン号」(Leviathan)は契約が140万ポンドで14万4937ポンドの黒字、また「インフレキシブル号」(Inflexible)は124万9782ポンドの契約で12万4809ポンドの黒字を記録する高収益であったことが分かる。1899—1913年間を概括すると、同造船所は総額1180万ポンドの売上を記録し、650万ポンドが海軍530万ポンドが民間需要であった。利益は総額で78万2000ポンドで、減価償却や施設費を控除した純利益は78

万2000ポンドであった。⁽²⁸⁾ つまり軍需要は総売上上の550%であったが、総利益では68%、純利益では88%を占めたことになる。

III) ベアドモア社

1899年には、ウィリアム・ベアドモア (William Beardmore) は創業者の父の死後20年を迎え、グラスゴウ東端のパークヘッド (Parkhead) で起業した家族製鉄企業を英国を代表する最大の鉄鋼企業へと仕上げた。⁽²⁹⁾ 1879年にシーメンス鉄鋼開炉 (Siemens open hearth) で鉄鋼製造に着手し、1889年には軍用鉄鋼板を圧延する鍛造所を付加した。ベアドモア社の製品は、主として軍事関係の業務に使う地域周辺の造船・機械業者へ供給された。しかし19世紀末にはライバル社のJ. ブラウン社保有のクライドバンク造船・機械会社がベアドモア社の長年の顧客達を奪うに至った。そこでパークヘッド鉄鋼所の自社製品の安定供給先として自社造船所を持ち自ら造船業に乗り出すことを考え、ブラウン社造船所の西側のダルミュー (Dalmuir) に着目した。その地は1マイル程でクライド河に面し西にはグラスゴウ航行トラストの工場がある適地で、クライド上流のスコッツタウン (Scotstown) の造船業者シアラー父子社 (James Shearer & Sons) が新造船所を企画していた地所であった。その頃にはベルファースト (Belfast) で建造される大型船に対抗してレンフリー (Renferw) に新しいドックを作る構想も存在した。⁽³⁰⁾

その頃、同地域で最も伝統的な造船・海事機械会社はネイピア父子社 (Robert Napier & Sons) であったが、ベアドモア一族やパークヘッド鍛造所と特別な関係をもっていた。

つまり1848年にロバート・ネイピアが、鍛造所を作った時に軍用の鉄鋼板を圧延する難題解決の為に、ロンドンからグラスゴウに招聘したのがウィリアム・ベアドモアであった。⁽³¹⁾ ロバート・ネイピアは1876年に逝去した。ウィリアム・ベアドモアは次第に増加する海軍関係の仕事に関心を深め、世紀末に自ら20万ポンドを出費して同設備を購入して造船業ビジネスに乗り出した。そして彼はダルミュー造船所が建設されるまでの間、ゴバンのR. ネイピア造船所やクライド河の反対側のフィネストン (Finnieston) のランスフィールド機械会社を賃貸することに同意した。⁽³²⁾ ウィリアム・ベアドモアは、さらに1901年には、グラスゴウ東端のロンドン街で重機械類を扱っていた義弟のダンカン・スチュアート (Duncan Stewart) を助けて経営に参画し、また一般機械会社ソーニークロフト社 (J.I. Thornycroft & Co) やテムズ戦艦造船所 (Thames Warship Builders) を購入してシンディケートを作り上げた。⁽³³⁾ これらの動きがベアドモア社の財政基盤を強め、1901年夏にはライバル社のヴィッカーズ父子社 (Vickers & Sons) やマキシム社 (Maxim Ltd) との合併を構想し、ヴィッカーズ社がベアドモア社の株式の半分を保有した。ヴィッカーズ社は既にカンブリアン海岸 (Cumbrian coast) のバロウ (Barrow) に海事建造のために最新式の十分な設備を持っていたが、ベアドモア社にもダルミュー工場で海事ビジネスを展開するように要請した。⁽³⁴⁾

1901年以降、両社合併のもとでベアドモアの掲げる「効率的経営・高い熟練度の作業」を目標に経営戦略を展開した。世界最大の6

床の設備を持つ湿式ドック (wet dock-yard) を作り、また海事機関・汽罐部門も付加した。そしてゴバン造船所を閉鎖して全部門を移転させた1906年、本格的な操業を開始した。最初の建造は、ベアドモアが自社開発能力を見る為に試験的に作らせたヨット『ザザ号』(Zaza) であったが、すぐに海軍からネルソン級の戦艦「アガメムノン号」(Agamemnon) の注文が届いた。

ダルミューア海事建造工場 (Dalmuir Naval Construction Works) は、1906年6月22日に「クライド地域で建造された最大の戦艦」と言われた「アガメムノン号」の進水式で開所を祝った。『エンジニアリング』は同船を「全英国の中での代表的諸企業の作る最高級の近代精密機械の集合体」と称賛した。⁽³⁵⁾ 1907年にはクライド航行会社から5万ポンドで設備と地所を購入して、1908年には工場は最終的に完成した。またベアドモア社は、20年前のJ. & G. トムソン社と同様に住宅建設に努め、1905—1910年の間、同社勤務のあらゆる階層の労働者を収容する住宅を建設した。⁽³⁶⁾

しかし近代設備を誇りながらも、不況になると同業者同様に海軍関係の注文はなく、また商船関係のつながりも無かったことから不況は深刻化した。また新世代のベラロホン (Bellerophon) 型の超弩級の戦艦建造の注文も他社に回り、ベアドモアは抗議をするが、1909年になってやっと戦艦「コンカラー号」(Conqueror) の注文が到来した。そしてドイツ脅威に対抗する海事建造プログラムに沿って、1910年にダルミューア造船所に銃砲搭載用の関連諸機械が付加された。⁽³⁷⁾

1910—1913年の造船業ブームが到来すると、

クライド地域にも、またダルミューア造船所にも客船注文や海事関係の仕事が入ってきた。つまりアドレード蒸気船会社 (Adelaide Steamship Co) 用の7000総トンの船舶3隻、2隻の弩級戦艦「ベンバウ号」(Benbow), 「ラミレス号」(Ramilles), 2隻の駆逐艦、3隻の軽巡洋艦の注文があった。しかしながら表面上の賑わいにもかかわらず、他の造船所に比してコスト高であったダルミューア造船所は大きな利益は見込めなかったが、ドイツ脅威の戦争需要を受けての1912—1914年の間に、全損額の35万7043ポンドを穴埋め出来たのである。この間、軍需要以外にも同工場で鉄鋼生産品やパークヘッド鍛造所への特注の鍛造品への需要もあり、それでも利益を上げることが出来た。さらにベアドモアはダルミューア工場に、航空機や飛行船を建造する航空部門を設置しようと企画したが、1914年8月の第1次世界大戦勃発で挫折した。しかしながら造船所利益の著しい変動の中にもかかわらず、1913年頃にはJ. ブラウン会社やベアドモア社の造船所の名声にも支えられ、クライドバンクはスコットランド最大の海軍また商船建造の中心地となり、世界の造船業の旗手として名声を得た。⁽³⁸⁾

3. 第1次世界大戦とクライド造船業

第1次世界大戦の勃発により1910—1913年の間、クライドバンクで進水したJ. ブラウン社の海軍・商船への需要総トンは倍加し、記録的な75万6976トンに達したがブームは持続しなかった。1914年には既に過剰設備傾向が表れたが、ちょうど生じた第1次世界大戦勃発により衰退傾向が阻止され、5年間はイギリスの戦需に呼応して成功を取めた。海軍

表 2 1914-1918年間のクライドの主要造船所の海軍船舶生産

造 船 所 名	隻	排水量トン	馬 力
J. ブラウン社	47	155,153	1,563,500
フェアフィールド造船・機械会社	43	136,270	1,157,570
ウィリアム・ベアドモア社	69	118,080	634,290
スコッツ造船・機械会社	33	52,090	651,350

出典) *The Glasgow Herald Trade Review*, 29 December 1918., J. R. Hume & M. Moss, *Beardmore, The History of a Scottish Industrial Giant*, Heinemann, London, 1979. p. 138

関係の極めて少数の造船所の一つとして、1915年7月12日にクライドバンク造船所は海軍直轄のドックヤードと指定された。⁽³⁹⁾ 1914—1918年間、計5隻のが海軍用に建造された。そこには戦前に商船目的で建造が開始されたが、戦争の勃発により改装され建造された2隻、1916年の兵站船「プラットタイプス号」(Platypus)、1917年の兵員輸送船「オルモンデ号」(Ormonde) と、3隻の船舶輸送局の貨物輸送船であった。

1914—1918年の間、J. ブラウン社のクライドバンク造船所は45隻の戦艦を建造し、そこには1914年の戦艦「バルハム号」(Barham)、1916年の「リバルス号」(Repulse) と1918年の「フッド号」(Hood) の2隻の戦闘巡洋艦、1917年の「カンタベリー号」(Canterbury) と「セレス号」(Ceres) の2隻の軽巡洋艦、1917年の航空機運搬船「ペガサス号」(Pegasus) が含まれていた。さらに最新設備を利用して、1916年にクライドバンク造船所で3隻のE型潜水艦が建造された。⁽⁴⁰⁾ しかしながらクライドバンク造船所の主要生産は35隻の駆逐艦であり、航行上の商艦隊を防衛し潜水艦を捜し撃沈することであった。事実、クライドバンクは英国最大数の駆逐艦を建造した。1918年12月28日のグラスゴウ・ヘラルド (*Glasgow Herald*) 紙に、1914—1918年間の戦時建造船舶のデータが公表され

たが、総排水量生産では15万5153トン記録し英国最大であったことが分かる。また他の資料によればクライドバンク造船所は、クライド全域の軍事関連生産の2割を占め、戦争に用いられた全汽罐馬力量の2割5分を占めていた。⁽⁴¹⁾

クライドバンク造船所で1918年末に進水した船舶は、総排水量で14万98091トンで131万4500馬力であり、建造中の3隻は1919年になったが、15万9231トン(商船では約40万総トンに該当するとされる)、144万8500馬力を付加することになった。さらに数隻の商船艦隊が付加されるが、それは3万3912トン、2万2650馬力であった。⁽⁴²⁾ さらに商船関連で、戦争の5年間、約8万トンの積載量の船舶を建造した。そしてJ. ブラウン社は、戦争前の10年間に80万ポンドを越える投資をしたが、戦中間には会社の純資本面では僅か7万9000ポンドの資本追加に過ぎず実質的には弱体化・劣化が見られ、他会社さらに国際競争にさらされると、厳しい局面を迎えることは必然と思われた。クライドバンク造船所の収益はJ. ブラウン会社総体と混同され明確には抽出されないが、1914—1918年間に44隻の海軍船舶注文から139万2335ポンドを記録し、1915年に過剰収益課税法 (Excess Profit Tax Act) が導入されたが、戦争終了時、同社には多額の資本が蓄蔵された。⁽⁴³⁾

クライドバンク造船所では、全てに戦争軍需からの要請が優先した。それ故に同造船所雇用労働者数は平均9700人と高く、1913年の平時の建造ブームのピークにもほぼ同数であった。この過剰な労働力維持のために、J. ブラウンは1915年に4万9773ポンドを出資し186家族を収容するため、建設会社カーク (Leslie Kirk) に依頼して2ブロック分の家屋を契約・建設、またラッセル (John Russell) に依頼して2000ポンドを出資して同造船所正面に大規模な労働者社員用食堂を建設した。⁽⁴⁴⁾

クライドバンク造船所では労働力には大きな変化はなかったが、1917年に経営代表のトーマス・ベル (Thomas Bell) がロンドンに呼ばれ海軍省直属の戦時造船局副委員長 (Deputy Controller of Dockyard and Warship Building) に任じられ、海軍船舶・航空機ならびに商戦の建造・修理・維持計画の責任者となった。彼はその顕著な貢献を評価され、1918年に爵位 (KBE) を与えられた。

海軍省と戦時局の双方にとって、正直に云って1914年8月の第1次世界大戦の勃発は全く予期されていなかった。⁽⁴⁵⁾ つまり急な戦争準備のためには、軍艦建造の他、弾薬製造や戦時関連技術品目の生産においても適応性のある会社であるウィリアム・ベアドモア社やジョン・ブラウン社を含めて既に名声を確立した軍事品製造業者に注文がゆくのも必然であった。戦争の初めにはダルミユア工場で60ポンド砲弾・導火線を製造した。

またベアドモア社は、18ポンド野戦砲や6.8インチの曲射砲を製造した。さらに戦時省の依頼で海軍は、ダルミユア造船所に

BE2C型航空機24機、レオン型機雷500個、L型駆逐艦2隻、E型潜水艦2隻を注文した。これらの業務遂行のために、従来の商船建造の家具部門や機械部門が航空機製造部門への転換を行い、1915年には独立の航空機製造用の床や多様な野戦砲製造目的の部局を持つに至った。⁽⁴⁶⁾

ウィリアム・ベアドモアは、戦争軍需に直面して、特殊熟練技師・職人の不足を痛感した。ベアドモアは、イギリス慣習の職域規制を廃して労働力の移転を行い目的に合致した熟練工の短期練成を構想したが、それは労働組合の抵抗に遭い、1915年1月に交渉は挫折した。翌2月にはカークウッド (David Kirkwood) 率いる労働組合はストライキに入り問題は深刻化した。しかし戦争を控える歴史状況から労働組合に同情は集まらず、3月には一部賃上げを条件に、妥協案を受け入れた。この紛争の教訓として、ロイド・ジョージ (Lloyd George) は、5月末には武器・弾薬製造の全工業の経営と労働者を制御する法案を可決した。その6週間後、ウィリアム・ベアドモア社にも同法が適用され、スケジュールから遙かに遅れていた野戦砲製造に力を入れた。

ただ問題は形を変え、クライドバンクの他、グラスゴウの周辺諸都市での労働者の住宅賃借料値上げ反対等の生活闘争の形で展開された。ロイド・ジョージの示した仲裁案も失敗し、ベアドモア社の経営陣はカークウッド率いる職工達と対決し、1916年3月には一大ストライキに発展した。政府はカークウッドと2名の職工を逮捕してエディンバラへ送りストライキは非効果的な挫折に終わり、ダルミユア造船所の687人の過激主義の職工を別と

して、4月4日に全労働者は自らの職場に戻った。⁽⁴⁷⁾

政府主導で軍事省 (Ministry of Munitions) が設置されると、武器・弾薬製造会社は研究と技術改良に大きく力点を置くようになった。ウィリアム・ベアドモアは空軍インスペクターのリチャード大尉 (Lieutenant G. T. Richards) を雇いダルミユア造船所内に航空機部門を設立し、試験用ドームも作った。1915—1918年間に、WBI-V型飛行機5機が製造された。そのうちの1機が「ソプウィズ パップ」 (Sopwith Pup) のWB IIIとして補修され航空母艦からの発着用に変更されて成功した。1917—1918年の間、戦争前から建造中であった商船「コンテ・ロッソ号」 (Conte Rosso) 号が変更され航空母艦「アルゴス号」 (Argos) として完成、さらに同船に設置する約100機の飛行機がダルミユア造船所で建造された。レンフリューシア (Renfresshire) のインチナン (Inchinnan) に海軍試練により、クライド河の両側に航空機部門工場を造った。

さらに戦争末までにダルミユアの航空機部門は650機を製造したが、その中には「ソプウィズ パップ」80機、「ハンドリイ ペイジIV号」 (Handley Page IV) 1500型の重爆撃機20機が含まれた他、ヴィッカーズ社が建造していた23型航空機も含まれた。1917年秋には24型航空機、さらに9月には改良された27型も製造された。ついで28型の完成が目指されたが直に破棄され、エセックスで完成された「ゼッペリン L33型」 (Zeppelin) 生産を目指した。そして戦争終了までに、R34型のみならず R36, R40さらに R41型飛行機が製造・完成された。⁽⁴⁸⁾

ダルミユア造船所は一大軍事物資生産基地となり、さらに軽量爆弾や防弾甲板の製造にも力を入れた。1916年にベアドモア社が試作したタンク製造で高い評価を受け、1000台近い注文を得た。さらに自社開発の50マークIV型タンクを製造し、戦争末までには2万台以上を生産した。⁽⁴⁹⁾

このような多様な武器生産を手がけることは、ダルミユア造船所の本来の目的からは外れる事になった。1915年の注文は、僅かM型駆逐艦2隻、R型駆逐艦2隻、ホーキンス (Hawkins) 級巡洋艦1隻、E型潜水艦2隻であった。また海軍省も、ダルミユア造船所には一般的な船舶よりも武器搭載軍船に専念することを期待した。1917年の戦局からして、海軍製作を反映して政府からの施設増大への資金援助もあり、鉄砲製造部門が強化された。1918年11月の休戦までには、ダルミユア造船所は戦時局への33隻の運搬船を含めて69隻を建造し、11万8089トン、64万4290馬力を記録し、クライド地域では戦時生産第3位となった。工場規模で観ると、戦前に比して80万ポンドを越える投資を受けて、戦後は約2倍に増大した。⁽⁵⁰⁾ 会社収益は、戦前には大変厳しい状況にあったが、戦中の高収益を引き続けて1918—1919年には50万ポンドの利益をみた。しかしながら戦争が終わると、あまりにも軍需目的の生産に偏向していたベアドモア社には、戦功を挙げた名誉とは逆に、次時代での厳しい凋落が待ち構えていたのである。⁽⁵¹⁾

4. 結びにかえて—両大戦間のクライドバンク造船業

第1次世界大戦後、クライドバンクには大

表 3 スコットランドとイギリス全体の失業率の推移 (1923-1950年)

	スコットランド	イギリス
1923	14.3	11.6
1926	16.4	12.3
1927	10.6	9.6
1930	18.5	15.8
1932	27.7	21.9
1935	21.3	15.3
1939	13.5	10.3
1943	1.0	0.5
1945	2.2	1.0
1946	4.6	2.4
1950	3.1	1.5

出典) Report on the Scottish Economy (1961), HMSO,
Ministry of Labour Gazette, January 1968, Vol.
LXXVI, No. 1, 1968.

きな社会変化が生じた。それは先ず国際的な競争よりも先に、国内・地域的な政治・経済・住宅問題から生じた。1920, 1930年代には造船・機械工業の不況から深刻な失業問題が生じ、また従来の労働者流入人口圧から派生した住宅問題の問題も、市当局の応急的対応からの簡易住宅事業にもかかわらず、未解決のままであった。既に戦争終期には、クライドバンクの人口は約4万6000人に達した。そして労働者達の不満の表明は「クライドバンク賃借料ストライキ」(Clydebank Rent Strike) と呼ばれる運動につながった。この直接の原因は、戦争関連の軍事産業に従事し、その歴史的な勝利に最大に貢献したと自負するクライド地域の労働者にとって、戦後インフレーションからの家屋賃借料の値上げと失業・実質賃金の低下に遭遇しての不満が爆発したからである。⁽⁵²⁾

1923—1925年の間に市当局への住宅協会代表選挙での政治的な抗議の形で表れた。既に不況に対応して1921年にはクライド地域失業労働者委員会が作られ、地域の労働者保護を主張した。それは抗議運動としてほぼ毎年社

会的抗議運動が組織化され、展開された。その結果、クライドバンクは急進主義者の町と烙印された程である。⁽⁵³⁾ 選挙結果にも表れた。1918年の総選挙では自由党連立のテイラー (John Taylor) が労働党のカークウッド (David Kirkwood) の過半数を上回る1168票差で勝利したが、次の1922年の総選挙では逆に7290票差で破れた。つまり自由党から労働党への移転はイギリス全体でも見られたが、クライドバンクは真にその変化を象徴する区域であった。⁽⁵⁴⁾

1920年代から1939年までの間、クライドバンクは若干の変更を伴いながらも5選挙区に分けられた。両大戦間には、急進主義を抑止したい経営者層の意図もあり、自由党は連合勢力を得て選挙戦に勝利するが、次第に労働党に追いつめられて行く、さらに1930年代後半には共産主義勢力が凌駕してゆく。⁽⁵⁵⁾

人口膨張の中でスコットランド伝統の教育がどのようにクライドバンク地域で実施されたかをみておきたい。1880年代までは、クライドバンク科学・文芸部局 (Science and Art Department) の指導下に行われた。記録によると1890年代にはクライドバンク学校では、120人の学生が科学学習を受講し、さらに彼らの約2/3が動物哲学、数学、電気学、磁石学を受け、僅か13人が海事技術学、17人が機械構造学、5人が蒸気機関学を受講していた。⁽⁵⁶⁾ 1919年には伝統的な教区単位の学校制度は廃止され、下院の直接選挙制度に連動した教育当局による管轄となった。そこでダンバートンシア (Dunbartonshire) 当局が設置され、学校運営委員会を作り近隣諸地域の業務を監督することになった。それらの指導者達の分布をみると、9区のうち1区は

表 4 クライドバンク市の市会議員の党派内訳 (1920-1939年)

Year	連合	労働	独立	共産	その他	市議会の多数
1920	10	5	—	—	—	連
1921	11	4	—	—	—	連
1922	12	3	—	—	—	連
1923	10	4	—	—	1	連
1924	6	8	—	—	1	労
1925	5	9	—	—	1	労
1926	9	5	1	—	—	連
1927	11	3	1	—	—	連
1928	12	2	1	—	—	連
1929	12	3	—	—	—	連
1930	13	5	2	—	—	連
1931	13	5	2	—	—	連
1932	13	4	3	—	—	連
1933	11	6	3	—	—	連
1934	10	8	2	—	—	連, 独
1935	7	11	2	—	—	労
1936	6	12	1	—	—	労
1937	7	11	1	1	—	労
1938	5	13	1	1	—	労
1939	5	12	3	—	—	労

出典) Compiled from (a) Clydebank Press 1919-39.

(b) Clydebank Town Council Minutes 1919-39

(c) Clydebank Town Council Abstracts of Accounts 1919-39.

cited by, J. Hood ed., *op. cit.*, p. 74

国教会牧師 (clergy), 5 区は教区牧師 (minister), 2 区はカトリック司祭 (priest) であり, 以前, スコットランドにおける教会の世俗行事への参画は特徴的であった。⁽⁵⁷⁾

そのような社会状況の中で, スコットランドの造船業, 特にクライドバンクの造船業がどのように対応していったかを見ておきたい。第1次大戦終了の1921から第2次世界大戦への兆候が現れる1935年までの両大戦間, イギリス造船業にとって, 急迫する後進諸国の造船業の成長の余波を受けて, 国際市場で衰退を見た時代でもあった。深刻化した問題の核心は, 戦争の時代から平和の時代に向うと, 必然的に生じる造船業への需要の急落と造船業の設備過剰にあった。

しかし戦争終結の結果, 戦争被害から多数の商船が不足し商船建造の世界的なブームが期待されたが, 世界の民間商艦隊トン数は1919年の510万総トンから1923年の650万トンに微増したままであった。また世界貿易は未だ低迷しており, 造船業への刺激には至らなかった。さらに1921年に決められたワシントン海軍協定 (Washington Naval Treaty) により海軍船舶建造に規制が導入され, その帰結として海軍から J. ブラウン社やベアドモア社に船舶建造を注文するような流れの時代は終わった。⁽⁵⁸⁾

第1次世界大戦中に, 900隻以上の船舶が失われ, また外洋商船建造は5年以上なされておらず, さらに貨物船も戦争目的で使われ絶対的不足状態にあった。さらに造船業者か

表 5 スコットランドとイギリスの重工業における雇用 (1907年と1924年)

工業分野	1907					1924				
	イギリス		スコットランド		対 イギリス比	イギリス		スコットランド		対 イギリス比
	数	%	数	%		数	%	数	%	
鉱石・採石	965,230	100.00	132,096	100.00	13.68	1,288,592	100.00	148,243	100.00	11.50
石炭・鉄鉱石	838,586	86.88	114,634	86.78	13.67	1,198,468	93.01	137,860	93.00	11.50
鉄・鉄鋼・機械・造船業	1,539,415	100.00	230,913	100.00	15.00	1,550,861	100.00	194,158	100.00	12.52
熔鉱	261,666	17.00	51,205	22.18	19.57	253,286	16.33	35,909	18.49	14.18
造船	188,312	12.23	64,656	28.00	34.33	143,607	9.26	43,478	22.39	30.28
自動車・自転車	54,043	3.51	2,097	0.91	3.88	222,278	14.33	7,560	3.89	3.40
機械エンジニアリング	461,703	29.99	65,092	28.19	14.10	(598,421)	(38.59)	(78,588)	(40.48)	(13.13)
工作機械	—	—	—	—	—	443,525	28.60	75,205	38.73	16.96
電気	—	—	—	—	—	154,896	9.99	3,383	1.74	2.18

出典) R. H. Campbell, *The Rise and Fall of Scottish Industry, 1707-1939*. John Donald Publisher Ltd. Edinburgh, 1980. p. 200

らみれば、戦争の結果、優秀な熟練労働者の確保や原材料の鉄鋼板等の入手が難しくなっていた。なによりも海軍需要に依存し過ぎた経営内容を脱皮し、民間需要を開拓する必要があった。

J. ブラウン社はシェフィールドの鉄鋼工場を中心に自らの立場をとり、それ故に同社のクライドバンク造船所は同地域の諸造船所の参画していた数々のグループには参画しなかった。僅かな例外はノース・ウェスト・リベット・ボルト・ナット会社 (North West Rivet, Bolt and Nut Co) との相互株式所有によるリベット、ボルト、ナットの安定的な供給確保程度であった。ブラウン社は、1919年頃には5隻の外洋商船の注文があった。関連を見てみるとカナダ太平洋鉄道会社 (Canadian Pacific Railway Co), オリエンタル蒸気航行会社 (Oriental Steam Navigation Co), フェアフィールド・キャメル・レアード社 (Fairfield and Cammell Laird) が挙げられ、それら各社から「モントカーム号」 (Montcalm) や「モントクレア号」 (Montclare), 「ロッホ・カトリン号」 (Loch Katrine), 「フランコニア号」 (Fran-

conia) や「アロウニア号」 (Alaunia) の注文を受けた。

しかしながら1930年代後半には、J. ブラウン社のクライドバンク造船所の危機は深刻化した。皮肉なことに第1次大戦前には庇護的な役割を果たしたシェフィールド本社の存在が、戦後の不況の中で、逆に問題となった。経営代表のトーマス・ベル卿は1922—1928年間に131隻の注文を受けながらも23隻のみで収益をあげたにすぎなかったが、それ以前の1918—21年の収益や1928—1929年の海軍からの高収益予想を提示しほぼ150万ポンド近い利益期待を訴え、シェフィールドの親会社救済に成功した。会社存続は出来ても1930年には未だ大きな注文はなく、再び会社が岐路に立たされた時、キューナール社から最大の外洋航路船「クィーン・メアリ号」 (Queen Mary) 建造の話が届き、文字通り、会社救済の歴史的事業となった。⁽⁵⁹⁾

ウィリアム・ベアドモア社も、J. ブラウン社や他の武器製造業者と同様に、平和時代を迎えて生産機構を修正し、造船所では客船やタンカー船を、ダルミューアの野戦砲工場では機関車を、また新分野としての自動車や自転

表 6 イギリス、スコットランドの総生産量の比較 (1930年と1935年) (鉄, 鉄鋼, エンジニアリング)

	1930					1935				
	イギリス		スコットランド		対 イギリス比	イギリス		スコットランド		対 イギリス
		%		%			%		%	
鉄, 鋼, エンジニアリング	699,026	—	83,331	—	11.92	772,003	—	66,994	—	8.68
熔鉱	108,126	15.47	13,544	16.25	12.53	122,839	15.91	12,692	18.94	10.33
造船	57,299	8.20	21,006	25.21	36.66	35,814	4.64	10,486	15.65	29.28
自動車・自転車	123,256	17.63	2,814	3.38	2.28	150,733	19.52	3,442	5.14	2.28
工作機械	161,646	23.12	30,138	36.17	18.64	168,813	21.87	25,513	38.08	15.11
電気	87,674	12.54	987	1.18	1.13	106,853	13.84	1,260	1.88	1.18

出典) R. H. Campbell, *op. cit.*, pp. 202-203

車の製造を決めた。造船需要を見越して40万ポンドを出資して大型タービン製造用に施設を拡充し、25万ポンドを出資してタンカー船や貨物船建造用の船床や鉄鋼板工場を建造した。彼の確信に呼応して1918—1919年間に8隻の、J. ブラウン社とはほぼ同等の注文が往来した。代表的な船は、キューナール社からの「ティルヘニア号」(Tyrrhenia, のち Lancastina と改名)、ヘンダーソン兄弟社(Henderson Brothers Co)からの「カメロニア号」(Cameronia), ロイド・サバウド(Lloyd Sabound)社からの「コンテ・ロッソ号」(Conte Rosso)と「コンテ・ベルデ号」(Conte Verde)であった。そして1920年代には、J. ブラウン社同様に、新型の超戦闘巡洋艦(super-battle cruiser)の注文を受けた。

ベアドモア社は機関車製造分野でも、戦時経験を生かしマンチェスター業者のヴィカース(Vickers)やベイア・ピーコック(Beyer Peacock)社との協力を模索した。⁽⁶⁰⁾そしてダルミユア工場に1918年フルには35台の標準型蒸気機関車注文が入り、翌年には東インド鉄道(East India Railway)に送り、また1919年にはグレート・イースタン鉄道(Great Eastern Railway)から20台、ナイ

ジェリア政府用にと英植民地委員会から19台の注文が届いた。この機関車製造への進出については老舗のノース・ブリティッシュ(North British Railway)鉄道のレイド卿(Sir Hugh Reid)から経験不十分と批判されたが、ベアドモア社として武器・砲弾製造から機関車製造への転換を極めて迅速に行い、新しい顧客や必要性に巧く対応したと云えよう。

特にベアドモア卿は航空機製造に大きな関心を持っていた。彼は戦時の航空機生産を活かして商業路線用の航空機製造に意欲を沸かせ、1919年には13種類の航空機の宣伝をした。他、1920年7月にはロンドン＝グラスゴウ間を4時間で飛行する貨客機を飛ばしたが、試験的領域を越えなかった。⁽⁶¹⁾また戦争終結に間に合わなかったが、R34型またR36型の飛行機製造に着手していたことから、航空省の仲介で1919年7月にアメリカ飛行クラブ(Aero Club of America)の招聘で試験飛行もしたが、商業空路開設には至らなかった。R36型は客輸送には適していた筈であったが若干の試験飛行以外は使われず、またR40型も生産中止に追い込まれ、同部門は閉業された。⁽⁶²⁾しかしながら1924年に帝国航空会社(Imperial Airways Ltd)が設立され、イン

ベルナーン (Invernairn) 卿が同社の航空機部門再開を決めた。それから1929年に2回目の閉業を決めるまで「ウィビー号」(Wee Bee) や「インバネス号」(Inverness), 「インフレキシブル号」(Inflexible) と呼ばれる飛行機を製造した。⁽⁶³⁾ つまり試行錯誤しながらも、飛行機製造部門の経験を積んでいた。

最後にベアドモア社の此の時期の肝心の造船ビジネスを分析しておきたい。ベアドモア卿は戦後の会社再興に約400万ポンドを準備した。当初は好調で1919年には約100万ポンドの利益をあげたが、1920年には突然の不況が生じその利益の大半が消え、さらに不況を反映しての貨物輸送コストの削減競争から新船建造計画や船舶改装計画が遅延化した。しかし暫くの間、ダルミユア造船所では1921年には5隻5万4547トン、翌年には4隻3万3736トンの船舶が建造され、影響はさほど深刻と思われなかった。1921年には新しく東床 (East yard) を作り「ブリティッシュ・エンタプライズ号」(British Enterprise) を進水させた時に、先ず経営者トップ間の争いが激化した。⁽⁶⁴⁾ さらに1921年のワシントン条約規制により海軍船舶建造は見込まれなくなった。1923年には、僅か試験制作されたトロール船 (trawler) 1隻と「ヘブル号」(Hebble) と「ライ号」(Rye) の2隻をロンドン・ミッドランド・スコットランド鉄道 (London Midland Scottish Railway) 用に進水させたただけであった。翌年には機械部門に力を入れ、ベアドモア社はカナダ太平洋会社からリバプールにあるブートル・ドック (Bootle Dock) の旧来のアラン航海社 (Allan Line) 所属の機械工場を賃借し

た。⁽⁶⁵⁾ そして1925年には、ロイド・サボウド社 (Lloyd Sabaudo) に「コンテ・ビアンコマノ号」(Conte Biancomano), ラトビア政府に砕氷船「クリスジャンス・バルマデス号」(Krisjanis Valdermars) を建造した。さらに1926年には、ロンドン市からの注文の「ジョン・ペリング号」(John Perring) と、ブラジルのコステイラ国民航行会社 (Brazil Companhia Nacional de Navegacas Costeira) 注文の「アイトペ号」(Itope) を進水させた。さらに次の2年間、海軍からの注文として巡洋艦1隻、潜水艦2隻の特別注文を受けた。

1920年代の造船不況の中で、いくつかの造船会社が客観的に協同対応を図るような状況に置かれつつあった。ベアドモア社は、当時ダルミユア造船所の経営者であったキャンベル (A. J. Campbell) がスコットランドでの造船業者協議のイニシアティブをとったことから積極的に対応した。1928年2月のエディンバラでの会議で相互業者間の支援制度を確認し、翌年リスゴウ卿 (Sir James Lighthgow) の主催する会議で「破産造船所の購入可能性の審査」を決めた。⁽⁶⁶⁾ また蒸気機関車の製造でも、船舶建造と同様に厳しい状況にあり、注文競争も熾烈を極めた。1920—1928年の間、ベアドモア社は僅か360台の蒸気機関車を製造したが、ベアドモア社は機関車製造で有名なペイア・ピーコック (Beyer Peacock) 社やロバート・スティーブンスン (Robert Stephenson) 社よりも多くの注文を受けた。さらに市場拡大を目指し、英トムソン——ヒューストン (British-Thomson Houston) 社と協同で、新型ディーゼル——電気鉄道車・機関車を製造し、1928年には最

表 7 ダルミユア工場の利益と損失 (1923-1930年)

(a) 造船所部門			(b) エンジン部門			(c) 機関車部門		
年	利益(£)	損失(£)	年	利益(£)	損失(£)	年	利益(£)	損失(£)
1923	20,934		1923		29,788	1923		20,745
1924		223,044	1924		107,647	1924	25,146	
1925		87,285	1925	18,709		1925		5,370
1926		134,826	1926		77,622	1926		14,123
1927		100,443	1927	14,734		1927		25,745
1928		1,860	1928		5,878	1928		10,514
1929	33,789		1929	77,823		1929		33,216
1930		71,328	1930		13,799	1930		56,899

出典) *Report on William Beardmore & Co.*, p. 36, SMT 3/37

初の 9 台をカナダ・ナショナル鉄道 (Canada National Railway) に送った。

しかしながらベアドモア社は、厳しい状況の中で生存をかけて苦闘したが、1930年に経営代表となったモンタニュー・ノーマン (Montagu Norman) のもとで、赤字続きのダルミユア造船所の即時休止と、機関車部門も手がけているインド北西鉄道 (North Western Railway of India) への 2 台を納入直後に営業を休止し、売却されることが決められた。⁽⁶⁷⁾ デイリー・ヘラルド (*Daily Herald*) 紙は「ウィリアム・ベアドモア社のダルミユア工場の機械プラントが廃止されるのは資本企業の寂しい実録であり、英国はかつてはダルミユア工場のような工場が必要とされた。過去の遺産は、国家造船業保全会社との同意のもとで、スクラップ化されるに憂き目を見る。第 1 次世界大戦後、クライド地域では 13 の造船所が廃止された。産業全体のコントロールからみても、責任ある側の立場で大きな過ちがあったと自覚されるべきである」と述べた。⁽⁶⁸⁾ 紙幅の関係で割愛するが、第 2 次世界大戦の勃発と共に、政府の軍事政策を背景に唯一残存したクライドバンク造船所は J. ブラウン会社を中心に一時的に

再興を果たすが、戦後は再びの衰退の歴史を辿るに至るのである。⁽⁶⁹⁾

注

- 1) M. S. Moss & J. R. Hume, *Workshop of the British Empire*, Engineering and Ship-building in the West of Scotland, Heinemann, London & Edinburgh, 1977. p. 3.
- 2) C. A. Oakley, *The Second City*, Blackie, Glasgow and London, 1976. p. 113.
- 3) F. E. Hyde, *Cunard and the Northern Atlantic, 1840-1973*, A History of Shipping and Financial Management, Macmillan Press Ltd, 1975. pp. 14-15.
- 4) J. Hood, *The History of Clydebank*, Pathenon Publishing, Lancashire, 1988. p. 3; *Directory of the Parish of Old Kilpatrick and the Burgh of Clydebank, 1893-1894*, Clydebank, 1893. p. 13.
- 5) J. F. Riddell, *Clyde Navigation*, A History of the Development and Deepening the River Clyde, John Donald Publishers Ltd, 1970. pp. 2-3, 69-75.
- 6) S. Damer, *Rent Strike! The Clydebank Rent Struggle of the 1920s*, Clydebank, 1982. pp. 13-14. 拙著『近代スコットランド鉄道・海運業史——大英帝国の機械の都グラスゴウ——』(御茶の水書房 1999年), 102—110頁.
- 7) H. D. Brown, *Clydebank Shipyard: A History of Clydebank Establishment of Messrs. John Brown & Co (Clydebank) Ltd., and of their Predecessors, James & George Thomson, 1847-1955*, Glasgow 1954. pp. 43-45.

- 8) 労働者用の貯蓄銀行もスコットランドの社会的産物であった。拙著『近代スコットランド社会経済史研究』（同文館 昭和60年），248頁。
- 9) J. Hood, *op. cit.*, p. 5; A. J. S. Paterson, *The Golden Years of the Clyde Steamers* (1889-1914), David & Charles, Newton Abbot, 1969. pp. 23, 77, 80.
- 10) R. Brandon, *Singer and the Sewing Machine*, London, 1978. p. 52.; S. & O. Checkland, *Industry and Ethos, Scotland 1832-1914*, Edward Arnold, 1984. pp. 29, 191.
- 11) R. H. Campbell, *The Rise and Fall of Scottish Industry 1707-1939*, John Donald Publishers Ltd, Edinburgh, 1980. p. 168.
- 12) UCS 1/3, *Glasgow University Business Archives*.
- 13) B. Hugh, 'Warshipbuilding on the Clyde, 1889-1939; A Financial Study', Ph D Thesis, Stirling University, 1986.
- 14) 拙著前掲『近代スコットランド鉄道・海運業史』203, 206頁
- 15) A・カーク氏は当時クライド地域を代表する海事技師で、後年、日本の工部大学校（東京大学工学部）校長として赴任するH・ダイアーの徒弟奉公先の師匠であった。拙著『国際日本の拓いた人々——スコットランドと日本の絆——』（同文館 昭和59年）35頁。
- 16) *A Shipbuilding Story, 1750-1932*, privately printed for Alexander Stephen & Sons Ltd., E. D. J. Barrow & Co. London, 1932. pp. 68-69.
- 17) D. Dougan, *The History of North East Shipbuilding*, George Allen & Unwin Ltd., London, 1968. p. 166.
- 18) A. L. Slaven, *The Development of West of Scotland, 1750-1960*, Routhledge & Kegan Paul, London 1975. p. 76.
- 19) E. Green & M. Moss, *A Business of National Importance*, The Royal Mail Shipping Group, 1902-1936, Methuen, London, 1982. p. 270.
- 20) J. Butt ed., *Scotland, Industrial History in Pictures*, David & Charles, Newton Abbot, 1968. pp. 84-86.; J. Shields, *Clyde Built, A history of Shipbuilding on the River Clyde*, William Maclellan, 1947. pp. 151-153.
- 21) A. Grant, *Steel and Ships: The History of John Brown*, London, 1950. p. 56.
- 22) S. G. Checkland, *The Upas Tree*, Glasgow 1875-1975, University of Glasgow Press, 2nd edition, 1981. pp. 3-5.
- 23) J. Hood, *op. cit.*, p. 8.
- 24) W. E. Lawrence, *A history of Clydebank Co-operative Society Ltd*, Glasgow, S. C. W. 1948. p. 146; I. M. F. McPhail, *The Clydebank Blitz*, Clydebank Town Council, 1974. p. 24.
- 25) A. G. Clement & R. H. S. Robertson, *Scotland's Scientific Heritage*, Oliver & Boyd, Edinburgh, 1961. p. 48.
- 26) A. Slaven & S. G. Checkland eds., *Dictionary of Scottish Business Biography*, Vol. 1, Aberdeen University Press, 1986. pp. 223, 239.
- 27) H. B. ビーブルス著『クライド造船業と英国海軍、軍艦建造の企業分析、1899—1939年（横井勝彦訳 日本経済評論社 1992年）』、86-93頁。
- 28) J. R. Hume & M. Moss, *op. cit* (*Beardmore*), pp. 82-85.
- 29) A. L. Slaven & S. G. Checkland, *op. cit.*, 85-88.
- 30) W. H. Marwick, *Scotland in Modern Times*, An Outline Economic and Social development since the Union of 1707, Frank Cass & Ltd., 1964. 148.
- 31) J. Napier, *The Life of Robert Napier*, William Blackwood & Sons, Edinburgh, 1904. p. 30.; G. S. Emerson, *John Scott Russell*, A Great Victorian Engineer and Naval Architect, John Murray, London, 1977. p. 292.
- 32) J. Guthrie, *A History of Marine Engineering*, Hutchinson, London, 1971. p. 56.
- 33) H. Barnaby, *100 Years of Specialised Shipbuilding and Engineering*, London, 1964. p. 45.
- 34) H. D. Brown, *Clydebank Shipyard: A history of the Clydebank Establishment of Messrs. John Brown & Co. Ltd., and of their Predecessors James and George Thomson, 1847-1955*, London, 1955. p. 78.
- 35) *Engineering*, 1906. Vol. 81. p. 830.
- 36) W. H. Marwick, *Economic Developments in*

- Victorian Scotland*, Augustus Kelly Publishers, Clifton, 1973. p. 226; J. R. Hume & D. M. Moss, *op. cit* (Beardmore), pp. 78, 79, 103.; R. H. Campbell & J. B. A. Dow, *Source Book of Scottish Economic and Social History*, Basil Blackwell, Oxford, 1968. pp. 240-241.
- 37) J. R. Hume & M. Moss, *op. cit* (*Workshop*), p. 103.: Wteedmouth paper Box A, 1905-1906, *Admiralty Library*.
- 38) A. J. S. Paterson, *The Golden Years of the Clyde Steamers, 1889-1914*, David & Charles: Newton Abbot, 1969. 139-140.: D. Burn, *The Economic History of Steel-Making, 1867-1939*, Cambridge University Press, 1961, p. 234.
- 39) 前掲書『クライド造船業と英国海軍』, 130-131頁.
- 40) John Brown & Co. No. 2, 28 July 1915, *Glasgow University Business Archives*, UCS, 1/1/1.: J. Hood, *op. cit* (*History of Clydebank*), p. 61.
- 41) *Glasgow Herald*, 28 December, 1918.
- 42) P. L. Payne, *British Entrepreneurship in the Nineteenth Century*, Macmillan, 1974. pp. 45-48.
- 43) J. Hood, *op. cit* (*History of Clydebank*), p. 63.
- 44) *Board of Trade Committee on Shipping and Shipbuilding*, Minutes of Evidence, 1 June & 15 December, 1916; D. Niven, *The Development of housing in Scotland*, Croom Helm, London, 1979. pp. 22-24.: O. Checkland, *Philanthropy in Victorian Scotland*, John Donald Publishers Ltd, Edinburgh, 1980. p. 331.
- 45) L. Jones, *Shipbuilding in Briain*, Mainly between the two World Wars, Wales University Press, Cardif, 1957. p. 91.
- 46) *History of Munitions*, Vol. 1, part 1, pp. 89-194.; F. M. Walker, *Song of the Clyde shipbuilding*, Cambridge, Patrick Stephens, 1984. p. 78.
- 47) W. H. Marwick, *Scotland in Modern Times*, An Outline of Economic and Social Development since the Union of 1707, Frank Cass & Co. London, 1964. pp. 164-165.
- 48) J. D. Gilles & J. Wood, *Aviation in Scotland*, Glasgow, 1969. p. 40-42.; R. Highman, *British Rigid Airships 1906-1919*, London, 1966. pp. 105-132.
- 49) *Glasgow Herald*, 25 April, 1919.
- 50) J. Hume & M. Moss, *op. cit* (Beardmore), pp. 132-137.
- 51) R. H. Campbell, *op. cit* (*Rise and Fall of*), p. 126.
- 52) R. Middlemas, *The Clydesiders: A left-wing struggle for Parliamentary Power*, London, 1965. pp. 54-68.
- 53) Beardmore statements of account 1914-1919, UGD 100/8/14-19, *Glasgow University Archives*
- 54) J. Hood, *op. cit* (*History of*), pp. 71, 72.: J. G. Kellas, *Modern Scotland*, The Nation since 1870, Pall Mall Press, London, 1968. pp. 171-203.
- 55) クライドバンクの1919-1939年の3紙 (*Clydebank Press, Clydebank Town Council Minutes, Clydebank Town Council Abstracts of Accounts*) から作成.
- 56) J. H. Hood, *op. cit* (*History of*), p. 97.: J. Mackinnon, *The Social and Industrial History of Scotland*, From the Union to the Present Time, Longmans, Green & Co, London, 1921. pp. 268-269.
- 57) *Ibid.*, p. 97.; S. L. Hunter, *The Scottish Educational System*, Pregamon, Oxford, 1966. p. 21.; J. G. Kellas, *The Political System*, Cambridge University Press, 1973, pp. 26-32.
- 58) R. Hough, *The Big Battleship, or The Curious Career of H. M. S. Agincourt*, Michael Joseph, London, 1966. pp. 161-163.
- 59) キュナール社の534番目の注文であった。J. Hood, *op. cit* (*History of*), p. 112.; D. Dougan, *The History of North East Shipbuilding*, George Allen & Unwin Ltd., London, 1968. p. 100.
- 60) J. R. Hume and M. Moss, *op. cit* (Beardmore), pp. 153-158.; N. Potter & J. Frost, *The Mary; the inevitable ship*, Harrap, London, 1961. p. 45.

- 61) J.D. Gillies & J. Wood, *Aviation in Scotland*, Glasgow, 1969. pp.42-44. *Glasgow Herald*, 8 July, 1920.
- 62) *Glasgow Herald*, 18 March, 1941.
- 63) B.W. Hodgewood, *Government and Shipbuilding: The Politics of Industrial Change*, Farnborough, 1979. p.189.
- 64) J. Poster and C. Woolfson, *The Politics of UCS Work-in*, London, 1986. pp.350-353.
- 65) B.W. Hodgewood, *op. cit* (*Government and*), 161.
- 66) A. Cairncross, 'The Economy of Glasgow', in R. Miller and J. Tivy ed., *The Glasgow Region, Edinburgh*, 1958. pp.219-241. 前掲『クライド造船業と』209頁.
- 67) J.R. Hume & M. Moss, *op. cit* (*Beardmore*), p.226.; J. Hood, *op. cit* (*History of*), pp.118-120.
- 68) *Daily Herald*, 8 December 1930.; UGD 1/1/4, *Glasgow University Archives*.
- 69) A. Slaven, 'A Shipyard in Depression; John Brown's of Clydebank 1919-1938', in *Business History*, XIX, 2, 1977. pp.50-51.