

19世紀中葉期イギリスにおける大土地所有貴族 の企業活動と家産管理

——ファーンリスにおける Devonshire 公爵の場合——

阿知羅隆雄

(平成2年5月17日受理)

Entrepreneurial Functions and Family Estate Management of English Landed Aristocracy in the Mid-Nineteenth Century:

Case of the seventh Duke of Devonshire in Furness

by Takao ACHIRA

This paper is composed of: 1 the formation and growth of the Barrow Haematite Steel Co., which was “a Furness Railway-Cavendish organism”, 2 the formation of the industrial empire which was controlled by the company and the Cavendish family, 3 the relationship between Barrow’s industrialization and the family estate management of the Cavendishes.

はじめに

いわゆる「大不況」の到来にいたる19世紀中葉期は、いち早く産業革命をなしとげたイギリスが、世界市場で王座を占め、文字通り「世界の工場」としての「繁栄」を誇った時代であり、また、穀物法の廃止にもかかわらず、高度集約農業の本格的な展開を基礎とする「農業の黄金時代」でもあった。

この「繁栄」とともに、イギリス大土地所有貴族 landed aristocracy は、農業所領からはいうまでもなく鉱山所領や都市所領などの非農業的所領からも地代収入を増大させつつ、他方、自らの「富」を土地改良だけではなく、農業外、例えば、鉄道・港湾設備など運輸業や鉱山業および製鉄業などに投資し、現実には資本家的機能をも果たしたことは周知の事実である¹⁾。

しかし、かかる土地所有の「富」の資本への転化は、「地主階級の純粋レントナー化、土地所有の『資本化』capitalization²⁾——「土地財産の売却、売得金の株式・公債への投資」³⁾——として定式化される、20世紀前半期にみられる土地貴族 landed aristocracy の「株式・債券保有貴族」stock-and-bond holding aristocracy⁴⁾化とは、さしあたり次の点で区別されるように思われる。

まず第1に、19世紀のそれは大土地所有制度の維持を前提して展開されたこと、第2に、農業所領での地主的土地改良＝土地資本投資がある程度示唆するように、多かれ少なかれ自らの所領経営やその延長線上の利害に先導されたものであったということ、第3に単なるレントナーとしてではなく、企業経営に直接関与する地主企業家 Landed entrepreneur ともいうべき階層を大土地所有者階級のうちに生み出したことが、それである⁵⁾。

わが国においては、このような地主企業家の輩出を含む大土地所有者貴族の再生産メカニズムのトータルな分析もさることながら、地主企業家に関する研究はほとんど未開拓である。

19世紀イギリス大土地所有者階級の再生産メカニズム、したがってその「驚嘆すべき生命力の強靱さ」の秘密を解き明かすために、地主企業家の分析は、不可欠であるだけではなく、大土地所有者が自らの立脚点の一つを資本そのものに置き、逆にイギリス資本主義が土地所有の「富」をも資本に動員しつつ、近代イギリスのエスタブリッシュメントに独特なあの資本＝土地所有コンプレックスともいうべきものを形成するイギリス史像に接近する確かな手掛りを与えるものといえるだろう⁶⁾。

われわれは、七代目 Devonshire 公爵の Barrow-in-Furness における企業活動に対象を限定して、一つの事例研究として、いま述べた課題に接近したい。

ところで、本論に先立ち次のような予備的な指摘をしておくことが、論旨の理解に裨益するだろう。

Devonshire 公爵・Cavendish 家は、1873年のいわゆる『新ドウムズデイ・ブック』によれば、土地所有規模では第7位、また地代粗収入額では、Barrow-in-Furness における公爵の事業活動のパートナーでもある Buccleuch 公爵に次いで第2位の地位を占め⁷⁾、「イギリス地主階級の中核」⁸⁾を構成する伝統的大土地所有貴族の一人であった。

その所領は、広大だけでなく、農場、鉱山（石炭、鉛、鉄）、観光所領、城郭を含む多種多様な所領の「集塊」をなしていた。かかる所領群において七代目 Devonshire 公爵は、積極的な所領開発と管理を展開し、改良地主として「典型的なヴィクトリア中期の人物」⁹⁾と目される。この「公爵の最も活動的な企業家精神の舞台」¹⁰⁾となったのが、ランカシアの最北端に位置するファーニス半島の Barrow-in-Furness である。この都市は、世界市場に君臨する当該時期イギリスの資本主義発展とあたかも同一の軌道を描くかのように、いわば鉄鋼の都市シェフィールドと港湾都市リヴァプールの両機能を兼ね備えた都市として形成・発展した新興の近代都市である。

このような発展を遂げた近代都市 Barrow-in-Furness、そこを「舞台」として展開されるイギリス屈指の大土地所有貴族である Devonshire 公・Cavendish 家の企業活動、それらが「世界の工場」としてその繁栄を誇るイギリス資本主義発展における「資本と土地所有」問題に接近するわれわれのさしあつての対象である。

(本稿は、1987年3月23日の京都大学尾崎芳治教授主宰「経済史研究会」での報告「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける土地所有＝資本コンプレックスの形成——大土地所有貴族と鉄道業(5)——」を基礎にした、1988年5月28日の経営史学会関西部会での本稿と同名報告に加筆したものである。)

- 1) 19世紀大土地所有者の「非農業的事業」への関与に関する先駆的な研究として D. Spring, *The English Landed Estate in the Age of Coal and Iron: 1830-1880*, *Journal of Economic History*, Vol. XI, No. 1, 1960, do., *English Landowners and Nineteenth-Century Industrialism*, in J. T. Ward and R. G. Wilson (ed.), *Land and Industry*, 1971 がある。わが国においては、この種の研究は近年始まったばかりで多くはなく、都市所領に関する研究としては、島浩二「イギリス貴族の大土地所有と所領開発」『経済科学通信』第15号、1978年、同「19世紀イギリスにおける住宅政策の展開」『阪南論集』第16巻第2号、1981年、鉄道業に関しては、高橋純一「イギリス資本主義確立期における鉄道建設と土地所有」『歴史』第54輯、1980年、拙稿「19世紀イギリス大土地所有貴族と鉄道業——研究史の整理を中心として」『新しい歴史学のために』第180号、1985年など。また17・8世紀に関しては、当該時期の経済的变化における土地所有者の役割を明らかにするという視点から地主の「非農業的諸活動」を取り扱ったものとして H. J. Habakkuk, *Economic Functions of English Landowners in the Seventeenth and Eighteenth Century*, *Explorations in Entrepreneurial History*, Vol. 6, 1953 がある。
- 2) 吉岡昭彦『近代イギリス経済史』1981年、153, 181 ページ。著者は、この土地貴族の「転化」を「古典的帝国主義」確立期におけるイギリス資本主義の「工業国家」から「レントナー国家」への推転という壮大な文脈に位置づけ、その史的意義を明らかにしようとしている。
- 3) 浜田正行『「土地貴族」の『株式・債権保有貴族』への転身過程』桑原莞爾・井上巽・伊藤昌太郎『イギリス資本主義と帝国主義世界』1990年55ページ。この論稿は、吉岡氏の「理論的枠組みを個別土地貴族の典型たるデヴォンシャー家」の「転身」過程(1891-1922年)に即して再検討したものである。本稿では、その対象および時代限定から、イギリス史における土地貴族の「転身」の史的意義に関する評価については保留せざるをえないが、土地貴族の生涯史における「転身」という史実を踏まえ、19世紀における土地所有の「富」の資本への転化の史的意義を問題とする。
- 4) Leland Hamilton Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, 1963, pp. 326, 327, 336. この概念のイギリス史への適用に関する方法論展開を示したものとしては、吉岡昭彦「帝国主義論と土地所有論」『社会科学の方法』第2号、1983年。
- 5) 19世紀イギリスにおける地主企業家については、D. Spring の一連の論稿や J. D. Chambers, *The Workshop of the World, British Economic History from 1820-1880*, 1961 (宮崎犀一・米川伸一郎訳『世界の工場』1966年)を参照。Devonshire 公爵や Buccleuch 公爵以外に、ちなみに、この時期の主たる地主企業家を示せば、炭鉱経営の Fitzwilliam 伯爵 (Yorkshire), Crawford 伯爵 (Lancashire), 鉱山、築港、その他の一般的発展への投資(500,000ポンド)を行った Lowthers 家 (Cumberland), ダラム州の鉱山帝国を形成した Durham 伯爵、都市発展と鉄鋼業に関与した Londonderry 侯爵 (Seaham) などである。
- 6) イギリス史における土地所有の役割に注目して意欲的なイギリス史の再構成を試みたものとして、P. Anderson, *Origins of the Present Crisis*, *New Left Review*, No. 23, 1964 (米川伸一訳「現代イギリス危機の諸起源」『思想』No. 498, 1965年12月, No. 501, 1966年3月, 同論文は、Perry Anderson & Robin Blackburn ed., *Towards Socialism*, 1965, 佐藤昇訳『ニュー・レフトの思想』1968年に収録)。ここで P. Anderson が示した市民革命から現代に至るイギリス史の鳥瞰図は、われわれの概念で表現すれば、資本—土地所有コンプレックスの変遷史として近代イギリス史を綱むべきことを示唆している。それは、あの民主主義と生産力と国民福祉を三位一体とするホィッグ的な19世紀イギリス史像を鋭く批判するものとして提起されたことはいうまでもない。その後、わが国においても近代イギリス史の再検討が叫ばれ、その「再検討」の立場からの成果として、米川伸一「現代イ

ギリスの史的考察——もう一つのイギリス像」(1), (2), (3), (4)『経済評論』1970年7, 8, 9, 10月号, 村岡建二『ヴィクトリア期の政治と社会』1980年がある。また, この「再検討」の問題状況を示すものとして, 柴田三千雄・松浦高嶺編著『近代イギリス史の再検討』1972年がある。同書において「伝統史学」の立場から「再検討」論を批判的に検討した論文として興味深いのは, 吉岡昭彦「イギリス近代史研究の方法論的再検討」である。同氏は, イギリス史において土地所有の問題が「等閑視」され, それは「たんに資本に従属するもの」として取り扱われ, その「独自の役割」が見落されてきたことを「事実」として確認している(前掲書63ページ)。この「事実」を踏まえて同氏によるイギリス史の再構成を意図したものが同氏前掲書であると考えられるが, ここで吉岡氏は, 土地改良投資などを土地所有の「独自の役割」=「土地所有としての経済的独自機能」(同前掲書152ページ)として, 「地代取得者」としての土地所有の機能から区別している。つまり氏にあっては, 土地所有者が資本家的機能を果たすことが土地所有の「独自の役割」=「土地所有としての経済的独自機能」として擧げられているのである。しかし, 19世紀イギリス史における土地所有の「独自性」の問題は, 土地所有者が「現実的な資本家的機能」を果たしことにあるとするのではなく, 土地所有それ自体の「独自性」と土地所有者が担った「現実的な資本家的機能」との関連を説明し, 土地所有者が近代イギリス史において果たした役割の史的意味を問うことにあるように思われる。この点に関して, イギリス革命の実証的研究を基礎に, 「資本と土地所有」という視角から土地所有の「独自性」を理論的に解明したものとして尾崎芳治『経済学と歴史変革』1990年所収論文「資本・土地所有・賃労働——『本源的蓄積』の理解によせて——」, 「ブルジョア的土地変革の理論」を参照せよ。

- 7) 土地所有規模, 11州198, 572エーカー, 地代粗収入180, 750ポンド。Bateman, *The Great Landowners of Great Britain* (1883), rep. Leicester Uni. Press, 1971, p. 130, Henry Leach, *The Duke of Devonshire, A Personal and Political Biography*, 1904, pp. 227-288.
- 8) John Scott, *The Upper Classes, Property and Privilege in Britain*, 1982, p. 86. Scottは, 主としてReturn of Owners of Land (the New Domesday Book)により次のような基準に基づいて19世紀「イギリス地主階級の核心」を構成する15名の大地所有者を挙げている。〔第1範疇〕土地所有規模100,000エーカー以上, 年収入100,000ポンド以上の地主7名; Buccleuch 公爵, Devonshire 公爵, Northumberland 公爵, Portland 公爵, Sutherland 公爵, Bute 侯爵, Fitzwilliam 伯爵, 〔第2範疇〕第1範疇に比して土地所有規模では劣るものの年収入では同等2名; Westminster 公爵, Norfolk 公爵, 〔第3範疇〕第1範疇に比して年収入では劣るものの土地所有規模では同等6名; Richmond 公爵, Breadalbane 伯爵, Fife 伯爵, Seafeld 伯爵, Alexander Matheson, Sir James Matheson.
- 9) David Cannadine, *The Landowner as Millionaire: The Finances of the Duke of Devonshire*, *The Agricultural History Review*, Vol. 25 Part II, 1977, p. 83.
- 10) D. Spring, *English Landowners and Nineteenth-Century Industrialism*, p. 45.

I Barrow Haematite Steel Co. の形成と発展

(一) 前 提

産業革命期イギリスの一後進地域であったファーニス地方は, 高品位のヘマタイト鉄鉱石が半島のほぼ中央部に豊富に賦存するという点, それを自然的基礎にして, 1846年の域内鉄鉱石輸送手段としての鉄道の導入, 鉄道による当地への石炭輸送を可能にする1857年の全国鉄道網への包摂, 1870年代初頭の世界的な鉄道建設ブームを諸画期として経済発展を遂げた。

本稿では、新興の製鉄・製鋼業地域として飛躍的な発展を遂げた 50 年代後半以降から 1870 年代初頭までを対象とするが、その考察の前提ともいえるべき、鉄道建設と鉄鉱石採掘業の発展、およびそれへの地主利害のかかわりについて、これまでの諸論稿で剔抉した事実の確認から始めよう。

この地域の鉄鉱山業は、小土地保有者および小屋住農を中心とする鉱夫の、道具と家畜に依拠する集団稼行によっておこなわれ、この鉱夫の集団稼行の上に「鉄鉱石商人」と呼ばれる借地鉱山業者が、君臨し、鉱夫への「問屋制的な支配」を実現していた。この鉄鉱石商人の鉄鉱山業支配は、旧い Landlord-tenant 関係の痕跡を残す「土地寡頭制」の支配を背景にし、前提にしてはじめて成立していた¹⁾。

かつての農民の荷馬車に代わる鉄道は、鉄鉱石資源を独占的に所有し「土地寡頭制」の頂点に位置する Devonshire 公爵と Buccluech 公爵の 2 人の土地貴族によって、所領経営およびその延長線上の利害を実現すべく建設された。その意味で、この鉄道は、土地所有の「創造物」・「付属物」であり、いわばかれらの「私有財産的鉄道」ともいえるべきものであった²⁾。

かれらは、近代的輸送システムとしての鉄道を掌握することによって、鉄鉱石輸送の独占権をわがものにし、それを自らの土地所有独占と相補せつつ、新たに鉄鉱山業支配を強め、鉄鉱石生産の発展とともに、鉄山使用料取得者および鉄道株配当取得者として、この「2 つの経路」で地域的「富」を自らのもとに集中することを可能にした³⁾。

ところで、地域発展の第 2、第 3 の局面は、鉄道建設、鉄山開発、「2 つの経路」での土地貴族への「富」の集中、これらを基底としつつ、Barrow の単なる鉄石積出港から新興の近代工業都市への変貌として展開される。われわれは、すでに前稿において鉄道会社によるバロウ地域開発の展開については考察した⁴⁾。本稿では、その開発の成果をわがものとする資本そのものの形成と発展を直接の対象とする。

(二) Barrow Haematite Steel Co. の設立

この地方の石炭製鉄業の嚆矢となったのは、1859 年に Devonshire 公爵所領・パーク鉄山の鉄山経営主・H. W. Schneider と Robert Hannay による、鉄道会社所有地 Hindpool Estate での 2 基の高炉の建設である。この製鉄工場は、60 年に 2 基、62 年に 3 基の高炉を加え、この時点ですでに高炉設備および生産規模の点でもイギリスにおいて有数の製鉄工場となっていた⁵⁾。

この製鉄工場の成功の基礎には、周辺地域に豊富に埋蔵される高品位のヘマタイト鉄石の存在があった。それは二重の意味でそうである。

燃料のコークスを北東海岸のダラム地方に依存しなければならないこの地方では、北東部の価格の約 2 倍であるトン当り 18s. のコークスの使用を余儀なくされていたにもかかわらず、ここでの製鉄費用は北東部のそれとほぼ同額であった。それは、燃料節約技術もさることなが

ら、この地域の60%を誇る鉄鉱石の鉄含有率の高さに負うところ大であった⁶⁾。これがひとつ。

しかも、燐を含有しないヘマタイト鉱を原料とする無燐鉄に対する需要は、るつぽ製鋼法に代る近代製鉄業の幕開けを標すベッセマー製鋼法の発明と普及によってより確実なものであった。ここで生産されたヘマタイト鉄は、シェフィールドの Henry Bessemer や Jhon Brown の製鋼工場に送られ、最初からその市場的条件に恵まれていた⁷⁾。これがいまひとつ。

この製鉄業の形成と発展は、鉱山業の繁栄をもたらし、鉄道の原料および鉄製品輸送を拡大した。それは、「二つの経路」での Devonshire 公爵による「富」の蓄積をより一層大規模なものにしたことは贅言するまでもない。製鉄業のさらなる発展は、Devonshire 公爵や鉄道利害の直接的関与によって推し進められた。

1863年4月に、Devonshire 公爵は、鉄道会社のジェネラル・マネイジャー J. Ramsden とともに先の Jhon Brown のベッセマー製鋼工場を視察し、その後、かれらは製鉄工場に隣接してベッセマー製鋼法とレール圧延を大規模に結合した一大製鋼工場を建設することを構想し、1864年1月に、H. W. Schneider と R. Hannay の協力を得て、資本金120,000ポンドで、Barrow Haematite Steel Co., Ltd. を設立した。翌年8月に製鋼工場、その翌月に圧延工場が完成し、両部門が相次いで操業を開始した。

この間に、新製鋼会社は認可資本額を120,000ポンドから1,000,000ポンドへ増資するとともに、500,000ポンドで Schneider, Hannay Co. の製鉄工場と全ての鉱山経営を購入し、それによって鉄鉱山経営と結合した、製鉄・製鋼・圧延の統合工場、いわゆる鉄鋼一貫製鉄所を擁するイギリスでも屈指の巨大鉄鋼会社として、その歩みを開始した⁸⁾。

当社は、鉱山部門ではファーニス鉄鉱石生産高のほぼ3分の2を占め⁹⁾、製鉄部門では66年に10基、67年に11基、73年に16基の高炉を擁し、また週産2,000トンで開始した製鋼部門では、72年には、5トン転炉6基、7トン転炉12基を擁し、週産3,500トンまで生産を拡大した。第1表-a, bは、70年代初頭の鉄鋼会社の各部門の生産高と英国鋼レール生産における当社の割合を示したものである。みられるように、ベッセマー鋼生産高では、当時の鉄鋼ブームによる英国全体の生産高の拡大を反映して、その比重を低下させているとはいえ、それでも全体の3分の1以上を占め、鋼レールでは、英国鋼レール生産の2分の1を占めていた。

第1-a表 Barrow Haematite Steel Co. の生産高 (1871)

	生産トン数 (トン)	トン当り価格	総価格 (ポンド)
鉄 鉱 石	600,000	33 s. 6 d.	1,005,000
ヘ マ タイ ト 鉄	250,000	£ 9	2,250,000
鋼 レ ー ル	104,000	£ 20	2,680,000

注：鉄鉄250,000トンのうち130,000トンが鋼へ転換

出所：S. Griffiths, Guide to the Iron Trade of Great Britain, 1872 pp. 30, 40-1 in J. D.

Marshall, *Furness and Industrial Revolution*, 1958., p 342.

第1-b表 イギリス鋼レール生産高に占める同社の割合 (単位=トン)

年	B. H. S. Co. 鋼 レール生産高	イギリス鋼レール 生産高	B. H. S. Co. ベッ セマー鋼生産高	イギリス・ベッ セマー鋼生産高
1870	—	—	130,000 (60.5)	215,000 (100)
1871	104,000 (52.0)	200,000 (100)	156,000 (47.4)	329,000 (100)
1872	—	250,000 (100)	—	410,000 (100)
1873	150,000 (50.0)	300,000 (100)	182,000 (37.0)	492,000 (100)

出所：イギリス生産高については A. Birch, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry* 1784-1879, pp. 335, 363, B. H. S. Co. の生産高については D. J. Marshall op. cit., pp. 316, 342.

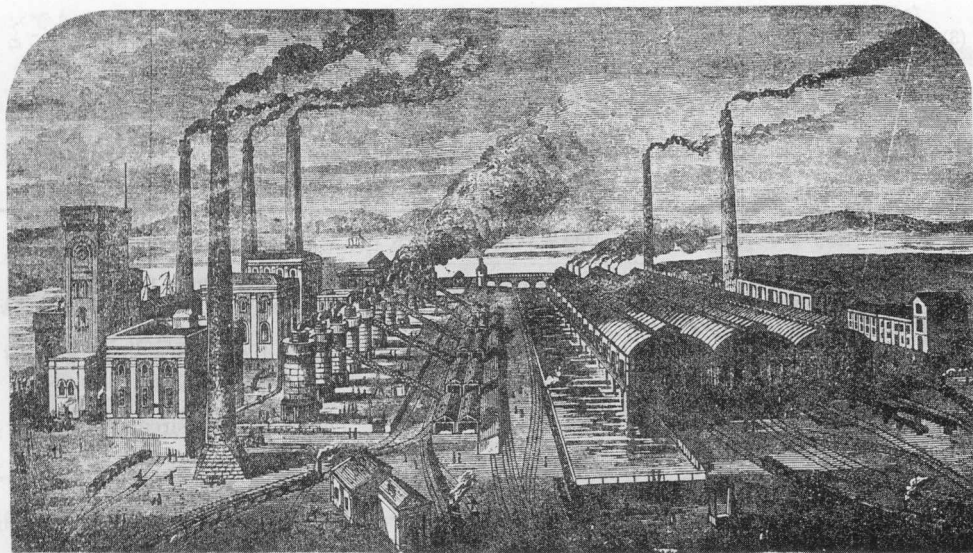
この製鉄会社は、設立後 10 年間は「英国最大の製鋼工場」¹⁰⁾ であり、数年間は「世界最大」¹¹⁾ の規模を誇り、また鉱山部門でも「英国最大の鉄鉱石生産業者」¹²⁾ であったといわれている。

(三) 生産設備

当地の日刊紙の編集者 Francis Leach による Barrow-in-Furness, Its Rise and Progress; with brief sketches of its leading industries, 1872 は、この工場の生産設備についてかなり詳しく伝えている。それを整理したのが第2表である。また第1図は、本製鉄所を鳥瞰した、本書に掲載された「簡単なスケッチ」である¹³⁾。

ここで本製鉄所の生産設備について簡単に見ておこう。

第1図 Barrow Haematite Steel Co. の工場 (1871 年)



BARROW HÆMATITE IRON AND STEEL WORKS

出所：F. Leach, *Barrow-in-Furness, Its Rise and Progress*, 1872.

第2表 Barrow Haematite Steel Co. Ltd. の生産設備

[I] 製鉄工場

高 炉	熱 風 送 風 機 構	傾 斜 式 捲 揚 機
高炉12基（一列に配列） ①高炉規模 1-6号炉；他の高炉よりやや小規模 7-10号炉；炉高56f., 最大内径16f. 6in., 炉頂直径11f. 6in. 11-12号炉；炉高63f. 炉頂閉鎖, ②加熱送風；直径21/3-31/2 in. の羽口6個/送風温度600-650度/送風圧1in. ² あたり3-31/2 lb. ③高炉ガス捕集 1-10号炉；ドーム式 11-12号炉；「鐘とホッパー」式	熱風炉；bosfoot ovens/直径6f. 6in. の二本のパイプで送風機関と連結 送風機構（Macnaught 複合原理） [1st group] 垂直ビーム機関3基 ①蒸気シリンダー；直径48in.-2基, 52in.-1基 ②送風シリンダー；直径100in., 衝程9f. [2nd group]: 水平ビーム機関2基 ①蒸気シリンダー；直径24in., 衝程4f. 6in. ②送風シリンダー；直径6f., 衝程8f. [3rd group] 送風機関8基 ①蒸気シリンダー；直径30in., 衝程8f., 蒸気圧35lb. ②送風シリンダー；直径72in., 衝程8f. [4th group] 送風機関10基 ①蒸気シリンダー；直径30 ⁷ / ₁₆ in. 35馬力 ②送風シリンダー；直径68 ⁵ / ₁₆ in., 衝程8f.	傾斜式捲揚機4式 炉頂プラットフォームと mixing sheds と連結し、装入原料を搬送 捲揚機関：捲揚機と反対の位置に2基1組で配列 ①水平シリンダー；直径14in., 衝程2f. 6in./36lb. の蒸気圧で作動/ボイラー62基（直径=5f., 5f. 6in., 高さ30f., 36f., Gガス使用） ②捲揚ドラム：直径12f./蒸気制動装置装備

[注記]

- 1) 1トンの鉄生産に必要とされる原料は、鉱石34 cwt., 石灰石61/2 cwt., コークス19-21 cwt.である。
- 2) 一列の高炉から100f.の位置に混合建家がそれらと平行に配置されている。この混合建家の両側に沿って鉄道軌道が敷設され、原料供給地域から直接原料の搬入を可能にしている。週産出鉄量約5,000トンに対して混合建家に搬入される原料は、鉄鉱石と石灰石10,000トン、コークス5,000トンとなり、1回の溶鉱時間約10時間に搬入される原料の重量は3,500トンである。この場合、5トン貨車（Metropolitan Carriage Co. 製の最新鋭貨車）が約1分間に1両発着するという計算となる。
- 3) 捨湯床は高炉と混合建家との間に位置し、広くかつ隣接する軌道の貨車に鉄を直接積み込むことを可能にする高さをもつ。
- 4) 高炉ガスは製鉄所の全ボイラーを加熱するのに使用され、その余剰ガスは熱風炉で石炭と併用して使用される。

[II] 製鋼・圧延工場

	転炉および付属設備	加熱炉およびハンマー	圧延機と付属設備
第1工場 85f.×75f.	5トン転炉4基(2基1組に配列) アイルランド特許熔鉄炉4基 鏡鉄熔解炉4基	加熱炉 (Siemens 特許原理/gas furnace) ハンマー5基: 3-4 ¹ / ₄ トン Condie hammer 4基/small Condie hammer 1基 (2連式)	棒鋼圧延機 (二重式) 1基; 10 in. roll 60-200回転, 16 in. roll 60-120回転 厚板圧延機 (二重逆転式) 1基; 26 in. roll/強力な剪断機装備/装甲板, ボイラー板製造 軌条圧延機 (三重式) 1基; 22 in. roll/レール延長70f./sircular saw 装備 タイヤ圧延機1基; ハンマー鍛造
第2工場 105f.×735f.	7転炉6基 (3基1組に配列); 外径12f. 10in., 内径11f., 高さ15f. アイルランド特許熔鉄炉4基 鏡鉄熔解炉4基	加熱炉 ハンマー4基; 6トン hammer 2基 (100トン鉄床)/5トン Condie hammer 2基	軌条圧延機 (三重式) 1基 タイヤ圧延機2基

	転炉および付属設備	加熱炉およびハンマー	圧延機と付属設備
第3工場 105 f.× 735 f.	7 トン転炉 8 基 (2 基 1 組に配列) アイルランド特許熔銑炉 8 基 鏡銑熔解炉 8 基	加熱炉 大型ハンマー 2 基; 197, 203 トン鉄床	軌条圧延機 (三重逆転式) 1 基; circular saw 装備/punching machines 装備

〔注記〕

- (1) 転炉への機風機関: 2 基 (別建物に配備)/水平蒸気シリンダー直径 36 in., 送風シリンダー直径 4 f. 6 in., 衝程 5 f./送風圧 1 in.² あたり 21~22 lb./送風持続平均時間 25 分/ボイラー 24 基
- (2) 製鋼時に脱硫剤, 脱酸剤として鏡銑 (マンガン分の多量に含む鉄銑) を装填するが, 一定量のスウェーデン鉄銑を装填する場合には鏡銑は使用しない。
- (3) 加熱炉に供給するガス発生装置: 建物の外側に 2 列に配列/1 日の粉炭消費量 2 トン
- (4) punchings (直径 8 インチ, 厚さ 3 インチの破片) 等の切断破片は棒鋼 (rivert steel or the square bars) へ転換された。
- (5) 圧延機の動力機①棒鋼圧延機の前動機; 2 基の水平式高圧圧縮機関 (シリンダー直径 30 in., 衝程 4 f., 30 回転/m) ② 3 号工場の軌条圧延機の前動機; 2 基の水平機関 (シリンダー直径 36 in., 衝程 4 f., 60 馬力, 150 回転/m) ③ 他の圧延機の前動機; 垂直機関 (J. T. Smith の設計, 蒸気シリンダー直径 44 in., 衝程 6 f., 作動蒸気圧 10 lb, 作動スピード 25 ストローク/m, 地下に設置)

出所: Francis Leach, *Barrow-in-Furness, Its Rise and Progress*, 1872, pp. 50-63 から作成。

製鉄所の全体は、製銑工場、製鋼・圧延工場、メンテナンスおよび試作品製作のための付属工場の三つの部分から構成されている。

まず製銑工場について。12 基の高炉——73 年までにあと 4 基増設されるが——が一行に配置され、建設された時期によって 2 つのグループに分れる。第 2 グループの 7-10 号炉の炉高は 56 フィートであり、11・12 号炉のそれは 63 フィートであった。それらに比して、第 1 グループをなす初期の 6 基は炉高においてはやや低い、出銑能力においてはほぼ同じであった¹⁴⁾。この時期の出銑実績は全体で週産約 5,000 トンであり、1 基当りに換算すると、週産 417 トンである。

これは、当時の高炉 1 基当りの英国平均、週産 197 トンの 2 倍以上、また、新興製鉄業地帯として熔銑炉発展の最先端と目されるクリーヴランドの最新鋭高炉の場合——ここではすでに 1865 年に Clarence 製鉄所では 80 フィートの高炉が建設されているが、この高炉で週産 310 トン、そして 72 年に建設された 80 フィート高炉で週産 440-470 トンであった——と比較すると、高炉規模の点ではクリーヴランドのそれに劣るとはいえ、出銑能力の点では、さほど遜色のないものであった¹⁵⁾。恐らくそれはこの地域の鉄鉱石の鉄含有率の高さによるものであったと思われる。

パロウでは鉄鉱石はそのままの状態で使用され、その 57% が鉄に還元された。1 トンの鉄銑を生産するには、鉄鉱石 34 cwt. (1,727.2 kg), 石灰岩 6 1/2 cwt. (330. 2 kg), コークス 19-21 cwt. (965. 2-1,066.8 kg) が必要とされた。したがってコークス比はほぼ 1 である。これは、当時の英国平均 2 の半分であり、クリーヴランドのそれ 1.12 とほぼ同じか、あるいは低いものであった¹⁶⁾。

熱効率の点で見逃せないのが高炉ガスの利用状況である。1-10 号炉は 6 個の原料装入口を

もつドーム型のガス補集装置が装備され、11・12号炉は、炉頂閉鎖式、いわゆる「装入鐘とホッパー」cup and cone が装備されていた。補集高炉ガスはこの製鉄所で使われている全てのボイラーを熱し、さらにその余剰ガスが熱風炉用として使用されていた¹⁷⁾。

このように本製鉄所の製鉄工場の生産設備、特に燃料節約技術は、当時の最新鋭技術を積極的に採用していたといえよう。

次に製鋼・圧延工場について。それは林立する高炉群に隣接して並行に配置された3棟の建家からなっている。第1工場は幅85フィート延長735フィート、第2、3工場は幅105フィート延長735フィートであった。各工場は2つの部分に分割され、一方には、転炉とハンマー、それらの付属設備が配置され、もう一方には、圧延機とそれらの付属設備が配置され、全体として製鋼・圧延工場を形成していた。ただし、F. Leach が観察した時期には第3工場は操業を開始していたものの、まだ計画された全生産設備は設置されていなかった¹⁸⁾。

転炉は、第1工場に5トン転炉4基、第2工場に7トン転炉6基、第3工場に7トン転炉8基の計18基が設置されていた。それらの鋼塊生産能力は、全体で週産3,000-3,500トンであった。この時期の英国ベッセマー転炉保有工場は、17企業22工場であり、Barrow Haematite Steel Co. に次ぐ John Brown & Co., Ltd. の保有転炉数は6基であったことを考えるならば、この製鋼工場の規模が隔絶した大きさであったことがわかる¹⁹⁾。

71年の鋼塊生産実績は156,000トンであり、すでにみたように、それは英国ベッセマー鋼総生産高329,000トンの2分1の近くを占めるものであった。

圧延機は、第1工場に軌条圧延機(三重式)1基、厚板圧延機(二重逆転式)1基、棒鋼圧延機(二重式)1基、タイヤ圧延機1基、第2工場に軌条圧延機(三重式)1基、タイヤ圧延機2基、第3工場に軌条圧延機(三重式)1基が設置されていた。もちろん主要生産物は鋼レールである。その1871年の生産実績は104,000トンであり、それもすでに述べたように英国鋼レール生産高の2分の1に相当する大きさであった。

最後にレイアウト(工場配置)と製鉄所内搬送機構について。周知のように、鋼材生産高の何倍もの重量を輸送しなければならない製鉄所の場合、特に工場配置は、生産性および総合施設の効率性にとって重要な意義をもっている。

製鉄所全体のレイアウトは、実際には1875年になって採用されるが²⁰⁾、64年の建設当初から熔銑を直接転炉に装填する、いわゆる銑鋼一貫法を可能にする製鉄所全体のレイアウトが考えられていたようである。第1図からもこの製鉄所の合理的な配置を窺い知ることができよう。

構内搬送設備は主として製鉄工場では4式の傾斜式捲揚機、製鋼・圧延工場では構内軌道と回転式蒸気クレーン、それらを連結する工場間搬送軌道から構成されていた。この構内搬送体系は、ファーニス鉄道軌道によって、原料供給地(半島内の鉄鉱山と石灰岩採石場、コークス移入先であるダラム)、製品消費地(国内市場)、輸出拠点であるバロウ新港に直接的な連絡を

可能としていた²¹⁾。

この構内搬送設備を念頭におきながら原料および製品の流れを整理すれば、次のように図式化することができる。①原料の流れ：ファーニス半島内の鉄鉱山・石灰石採石場および採炭地域のダラム⇒(鉄道軌道)⇒混合建家⇒(傾斜式捲揚機・一輪車)⇒炉頂プラットホーム⇒(一輪車)⇒炉頂・原料装入、②銑鉄の流れ：捨湯床⇒(隣接する鉄道軌道)⇒国内市场あるいは製鋼工場、③鉄鋼製品の流れ：製鋼・圧延工場内の搬送設備、軌道と旋回クレーンを経て⇒(鉄道軌道)⇒バロウ港および国内各地、がそれである。

このような「運搬設備の便宜」が、「大規模な作業場」とともにこの製鉄所の「作業の著しい合理化」²²⁾を可能にしていたのである。

われわれは、作業場規模の大きさ、合理的な構内搬送体系、英国鉄鋼業界をリードする最新鋭設備、特に燃料節約技術の積極的採用などの点に、本製鉄所の技術的特徴を見いだすことができる。

これに関して、Schneider, R. Hannay & Co. の製鉄工場建設時に顧問技師を勤め、64年の新鉄鋼会社の設立とともにジェネラル・マネージャーに就任した Josiah Timmis Smith (1823-1906) について述べておかなければならない。かれは、シェフィールドの製鉄業者の出身の技術者であり、1861年には「近代的な挿入鐘とホッパー・システム」の先駆をなす高炉ガス補集技術の改良に関する特許を取得(10月21日)し、燃料節約技術に関して当時最も高名な技術者の一人であった。そのことは、1881-3年に Chairman of the Iron and Steel Institute, 1886-8年に Chairman of the British Iron Trade Association に選出されていることから窺い知ることができる²³⁾。

そのかれが製鉄工場の設計・建設に非凡な才能を発揮し、また製鋼工場の設計・建設にもその力を発揮したといわれる。本製鉄所の成功の一因がその優れた生産設備にあったとするならば、それはかれの功績に帰するものである²⁴⁾。

生産設備に関する本製鉄所の特徴、すなわち、燃料および労働節約技術は、その周辺に英国史上1位、2位を誇るヘマタイト鉱山(Hadbarrow 鉱山, Park 鉱山)をもつとはいえ、一方では、主要原料の一つであるコークスを他地域・北東地域に依存しなければならないという条件、他方では、恐らく新興製鉄業地域においては常にそうであると思われる労働力不足——この時点では約3,000人を雇傭していたが——という条件のもとで、余儀なくされたといえよう。否、それは、むしろ所与の諸条件の下での、高品位の鉄鉱石資源を豊富に埋蔵する当該地域の土地自然利用の、見事なまでの適恰な生産力構造を形成していたといっていよう。

(四) 所有・支配の構造——土地貴族による資本の掌握

ともあれ、Barrow Haematite Steel Co. はその生産設備および工場配置の点で1860年代からベッセマー製鋼法が最も一般的であった1880年代までイギリス製鉄業を代表する企業の

一つであった。この製鋼会社は少なくとも当面する時期においては経営的にも成功していたのである。その純益は当初から高く 67 年に 140,000 ポンド (資本金利益率 30%), 73 年には 370,000 ポンド (資本金利益率 72%) に達し、設立後 11 年間の平均配当は 20% を下回らなかった²⁵⁾。

それは同時代人を驚愕させるのに十分であった。ましてやかつてのイギリス製鉄業の中心の一つであったシェフィールドの人々にとっては、なおさらそうであったように思われる。1874 年 11 月 14 日付のシェフィールドのある同時代紙は、この工場の成功の鍵は、「労働、燃料、および原料にたいする注意深い節約と最大限の生産とを結びつけた」こともさることながら、それをなし得る「富裕な株主たちによって部分的ではなく一挙的に」²⁶⁾ 建設されたことにあると報じている。

そこでわれわれは、その「富裕な株主」について、次いで取締役会の構成についても検討し、その限りで当該会社の特徴を明らかにしておこう。

65 年に認可資本額を 1,000,000 ポンドに増資したことはすでに述べたが、しかし実際の払込資本額は 71 年に 700,000 ポンド、74 年によりやく 1,000,000 ポンドに達した。

第 3 表は 71 年の払込資本額 (普通株) の内訳を示したものである。この時の株主総数は 25 名であった。Devonshire 公個人の保有額は 175,000 ポンドであり、H. W. Schneider の 200,000 ポンドには劣るが、しかし、公爵を含む Cavendish 家の全保有額は 272,000 ポンドとなり、全体の 38.9% を占めている。正確な額は確定できないが、これに同家の総差配人である Currey 家や Cavendish 家が支配する鉄道会社の利害を代表する人物の保有額を加えれば、総額の半分近くになっていたと推測される²⁷⁾。

したがって、株式保有の構造は、次のように整理することができる。普通株保有者 25 名のうち、F. R.-Cavendish グループとして分類できる株主数は 16 人以上を数え、かれらが資本

第 3 表 Barrow Haematie Steel Co の株式保有状況 1871

払込資本総額： 700,000 ポンド，株主総数： 25 名		
Cavendish 家 (6 名) *	275,000 ポンド	(38.9%)
Duke of Devonshire	175,000 ポンド	(25%)
H. W. Schneider	200,000 ポンド	(28.6%)
R. Hannay	83,000 ポンド	(11.9%)
J. Ramsden	35,000 ポンド	(5.0%)
	590,000 ポンド	(84.3%)
注： 残額 110,000 ポンド (15.7%) の保有者グループ		
I Cavendish 家の差配人である Currey 家： 4 名，William Currey は F. R. の取締役。		
II F. R. の利害を代表するもの： F. I. Nicholl, J. R. McClean, Flank McClean, F. C. Stileman		
III N. E. Rly. の利害を代表するもの： H. S. Thompson, H. Meysey Thompson		

出所： J. D. Marshall, op. cit., pp. 342-343 の叙述から作成。

金の半分以上を掌握し、その中で Cavendish 家の保有額が隔絶した大きさであったと²⁸⁾。

次に取締役会について。設立当初は、Devonshire 公の息子 Lord Frederick Cavendish, H. W. Schneider, J. Ramsden の 3 人が取締役会を構成していたが、1865 年 11 月に、Devonshire 公、William Currey, R. Hannay, F. I. Nicholl が加わり、Devonshire 公は、取締役会会長に就任している。7 人の取締役のうち公爵を含め 4 人はファーニス鉄道会社の取締役であった²⁹⁾。

このように、株主および取締役会構成のいずれをみても、Barrow Haematite Steel Co. は、この地域の鉄鉱石資源を独占的に所有し、ファーニス土地寡頭制の頂点に位置する伝統的大土地所有貴族、Cavendish 家とかれらが支配するファーニス鉄道の利害を代表する人物によって、掌握されていたといえよう。ここにわれわれは、地方史家がこの鉄鋼会社を a Furness Railway-Cavendish organism³⁰⁾ と呼ぶに相応しい根拠を見い出すことができる。

このように Barrow Haematite Steel Co. は、鉄道建設以来「二つの経路」で集積された土地所有の「富」の大規模な資本への転化の産物であったと同時に、大土地所有貴族が、鉄鉱山所領の開発手段としての鉄道建設を起点とし、鉄道会社の支配を基礎にして、この地域の鉄鉱石資源の所有独占にとどまらず、鉱石の採掘から継起的諸過程を経て最終商品＝鋼レールに至る「富」の生産そのものをも掌握したことを標すものであった。

- 1) 拙稿「19世紀前半期イギリスのファーニスにおける土地寡頭制と鉄鉱山業——大土地所有貴族と鉄道業(1)——」京都大学経済学会『経済論叢』第136巻第2号, 1985年。
- 2) 拙稿「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける地主掌握下の鉄道建設——大土地所有貴族と鉄道業(2)——」同第136巻第5・6号, 1985年。
- 3) 拙稿「19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける鉄道建設と鉄鉱山業——大土地所有貴族と鉄道業(3)——」同第137巻第6号, 1986年。
- 4) 拙稿「19世紀中葉期イギリスにおける鉄道会社の地域開発と近代都市の形成——Barrow-in-Furnessの場合——」『北見工業大学研究報告』第22巻第1号, 1990年。
- 5) J. C. Carr and W. Taplin, *History of the British Steel Industry*, 1962, p. 12.
- 6) Alan Birch, *The Economic History of the British Iron and Steel Industry, 1784-1879*, 1967, p. 342.
- 7) J. D. Marshall, *Furness and Industrial Revolution*, 1958, p. 250.
- 8) *ibid.*, p. 250, Joseph Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1890-1, pp. 130-131.
- 9) 鉱山には、Park Mine をはじめ、Newton and Stank, Whitriggs and old Hills, Stainton の鉱山を含む。これについては、Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 126.
- 10), 11) J. C. Carr and W. Taplin, *op. cit.*, p. 84.
- 12) *ibid.*, p. 85.
- 13) E. J. Hobsbawm, *The Age of Capital 1848-1875*, 1975, (柳父圀近, 長野聡, 新関めぐみ訳『資本の時代』1981)において「71 資本の世界——工場: パローにおける製鉄・製鋼所」として掲載されている写真はこの製鉄所のものである。ただし、それは、われわれが対象としている時期よりもかなり後のものと思われる。
- 14) F. Leach, *op. cit.*, p. 53. 1-6号炉に関しては1862-3年の冬にこの地方を訪れたフランスの冶金学者

- M. Samso Jordan の次の証言により、第2グループの高炉の出鉄能力と同じことが確認される。「6基の高炉が操業し、週産2,500トンの鉄鉄を生産している。すなわち1基の高炉が24時間に平均60トンを生産している。この出鉄能力は前代未聞である」(Colliery Guardian, 23 May 1863 quoted in J. D. Marshall, op. cit., p. 249.)。
- 15) 英国 (United Kingdom) 平均については, Alan Birch, op. cit., p. 125. ただし, 1871年の鉄鉄年間生産量を稼動高炉数で除し, 高炉1基当たりの年間生産量を求め, さらにそれを便宜的に年間50週として, 高炉1基当たりの1週間の生産量を求めた。それぞれの数値は, 6,627,179トン, 673基, 9,847トン, 197トンである。Clarence 製鉄所に関しては, Ludwig Beck, *Die Geschichte des Eisens*, 1897, 中沢護人訳『鉄の歴史』第5巻第1分冊, 1970年, 69ページ, また坂本和一「製鉄工場」(堀江英一編『イギリス工場制度の成立』1971年) 111ページ。
 - 16) F. Leach, op. cit., p. 53. 英国平均およびクリーヴランドについては坂本和一, 同上 111ページ。
 - 17) F. Leach, op. cit., p. 55. 熱風炉用燃料は石炭が併用されていた。
 - 18) ibid., pp. 58-68.
 - 19) 栗本慎一郎「鉄鋼への転換点におけるイギリス製鉄・鉄鋼業の一分析」『三田学会雑誌』第63巻第1号, 1970年。
 - 20) J. C. Carr and W. Taplin, op. cit., p. 96.
 - 21) F. Leach, op. cit., p. 50. ファーニス鉄道によるバロウ港開発については拙稿第3論文および「19世紀中葉期イギリスにおける鉄道会社の地域開発と近代都市の形成——Barrow-in-Furness の場合——」をみよ。
 - 22) F. Leach, op. cit., p. 58. 1862年のロンドン万国博覧会に製鉄工場の模型を出品し, 好評を博したと伝えられる (Ludwig Beck, 中沢護人訳, 同上, 255ページ)。その時, 審査委員に対して行った H. W. Schneider の証言では, トン当りの賃金費用について「送風機関を作動させる際に総賃金支出は監督賃金を含めて1トンの鉄鉄を生産するのに3s. 8d. を越えない」(F. Leach, op. cit., p. 58) としている。
 - 23) J. C. Carr and W. Taplin, op. cit., p. 28 note 1., J. D. Marshall, op. cit., p. 253. 1869年に Iron and Steel Institute の初代会長に Devonshire 公爵が選出されたのも J. T. Smith の設計になる本製鉄所の優れた技術水準に負うていたとされる (ibid., p. 343.)。
 - 24) ibid., p. 343.
 - 25) ibid., pp. 254, 393-4.
 - 26) The Sheffield Independent 14, 11, 1874 quoted in W. H. Chaloner, *People and Industries*, 1963, pp. 82-3 (武居良明訳『産業革命期の人びと』1967年 123ページ)。
 - 27) 資本金120,000ポンドでの設立であったが, Devonshire 公の出資金は10,000ポンド, Schneider と R. Hannay のそれは合わせて40,000ポンドであった。1865年に製鋼会社が製鉄工場と鉱山経営を購入したときに, 購入代金の大部分を株式と債券で Schneider と Hannay に支払った。それによって, かれらは, その株式保有額を200,000ポンドに増やし, 200,000ポンドの債権を保有した。これについては J. D. Marshall, op. cit., p. 251, Alan Birch, op. cit., p. 342.
 - 28) 他の株主で注目されるのは, バロウ・ドック建設を請負った世界的な鉄道建設請負業者であり金融業者でもあった Thomas Brassey, ダラムスへの鉄道線の一環節をなす North Eastern Rly. の H. S. Thomson, H. Meysey Thomson などである。その保有額は決して大きくはなかったが, かれらは, 鋼レール販売市場の開拓に少なからず重要な役割を果たしたと考えられる。これについては, J. D. Marshall, op. cit., 252. また Thomas Brassey については, 湯沢威『イギリス鉄道経営史』1988年, 138-142ページ参照。
 - 29) F. Leach, op. cit., 18, J. D. Marshall, op. cit., 252. Leach は, J. Ramsden を managing director として記している。
 - 30) J. D. Marshall, op. cit., p. 252. D. Spring も当該鉄鋼会社を特徴づけるものとしてこの概念を踏襲

している (do., English Landowners and Nineteenth-Century Industrialism, in J. T. Ward and R. G. Wilson ed, *Land and Industry, The Landed Estate and the Industrial Revolution*, 1971, p. 46.)。また、以前にわれわれはファーニス鉄道建設時の1840年代における鉱山所有者(土地貴族)と鉄鉱石商人の利害対立を強調した(拙稿第2論文)が、この対立は、この時点においては少なくとも H. W. Schneider や R. Hannay に関する限り、新鉄鋼会社による鉱山経営の掌握によってその根拠を失い、以後の展開を考慮するならば、H. W. Schneider は、F. R.-Cavendish グループの利害と共棲関係にあったといえる。否、むしろ前者が後者に同化したと言った方が事実適合的であるように思われる。ただし、R. Hannay は後に活動の拠点をグラスゴーへ移したが、事業に失敗し失意のうちに1874年に死亡している (J. D. Marshall, op. cit., pp. 342-3)。

II 産業帝国の形成

(一) バロウ企業群の創出

英国鋼レール生産高のほぼ2分の1の生産高を誇る Barrow Haematite Steel Co. は、国内市場はもとより、合衆国、ヨーロッパ、イギリス帝国圏——カナダおよびインドなど——への鋼レール輸出を積極的に進めた。特にこれは1868年不況後一層強められた¹⁾。その輸出のありさまは、この会社の設立が「新しく成長しつつある世界の鋼レール市場を開拓する試み」²⁾であったと見做されるに相応しいものであった。

周知のように1870-73年は、世界を席卷する一大鉄道建設ブームによって牽引された前代未聞の英国鉄鋼ブーム期であった。例えば、それは、1872年のトン当り25シリング、73年の33シリング6ペンスと、実に1860年価格(10シリング)の3倍以上へのヘマタイト鉄鉱石価格の急騰に端的に表現されている。この時期の Barrow Haematite Steel Co. の繁栄は多言を要さないだろう。

この繁栄を背景に、Devonshire 公爵とファーニス鉄道会社は、鉄鋼製品の輸出拠点としてバロウ港の開発を一層進めるだけでなく、世界商品としての鋼レールの生産と輸出を軸に編成された関連する産業諸企業を連鎖的に創出した。それは、鉄道建設を起点するバロウ工業化の総仕上げともいうべきものであった。では、どのような企業が設立されたのかについて、簡単にみておこう。

鋼レール輸出は、なによりもその輸送手段としての大洋航路が必要である。60年代には、その輸送は主として海運代理業者の不定期船に依存していたが³⁾、輸出の一層の拡大により、バロウ港を母港とする定期航路の開設が要請された。1869年の Anchor Line によるバロウ—地中海航路の開設ののち⁴⁾、Devonshire 公爵や鉄道会社は2つの外国定期航路を開設している。

ひとつは、1869年に開通したスエズ運河を経由して英領インドへの定期航路の開設である。英領インドは、1860年代の中頃において東洋における唯一の鉄道保有国であり、世界第6位のマイル数をもつ「一大鉄道王国」であった⁵⁾。このときすでにこの地域は有力な鋼レール

市場であった。1871年に、Devonshire 公と鉄道会社は、リヴァプール商人などの協力を得て、資本金 500,000 ポンドで、カルカッタとバロウとを結ぶ Eastern Steamship Co. を設立した。公爵の出資額は、娘婿の Egerton の 5,000 ポンドを加えて、30,000 ポンドであった。これは、資本金の一割に満たない額であったとはいえ、最高の出資額であった。この最大の株主にちなんで、それは「公爵航路」‘Ducal Line’ と呼ばれた⁶⁾。ただし、この会社の経営・管理を掌握していたのは「少なくとも形式的には」⁷⁾ 鉄道会社ではなく、ロンドンの海運業者・P. & J. Carlyle であった。

いまひとつは、カナダへの定期サービスを提供する 1872 年の Barrow Ocean Steamship Co. の設立である。この会社の設立は、その主要株主の株式保有額を示した第 5 表からも窺えるように Anchor Line の Thomas Henderson との共同事業として行われた⁸⁾。公爵の保有額は、125,000 ポンドである。この額は、一連の会社の設立を計画している公爵には決して少ない額であったであろう。公爵がこの蒸気汽船会社の設立を決意するに至ったのは、バロウ港に拠点の一つを置く木材輸入業者であり、Grand Trunk Railway (カナダ) の社長でもある Richard Potter の支持を得た故であると伝えられている⁹⁾。このことは、蒸気船会社設立の主目的のひとつがカナダへの鋼レール輸出拡大にあったことを示唆している。

第 4 表 Eastern Steamship Co. の主要株主 (1871) (単位: ポンド)

The Duke of Devonshire	25,000
Captain Egerton (公爵の娘婿)	5,000
Cox (Liverpool merchant)	20,000
Greenshields (Liverpool merchant)	10,000

出所: J. D. Marshall, op. cit., p. 344 より作成

第 5 表 Barrow Ocean Steamship の株式保有状況 (1872) (単位: ポンド)

The Duke of Devonshire & F. C. Cavendish	125,000
Thomas Henderson & A. C. Henderson	100,000
J. Ramsden	10,000
William Currey	10,000
Robert Little (クレイトンの造船業者)	10,000

出所: S. Pollard, Barrow-in-Furness and the seventh Duke of Devonshire., p. 219. より作成

新航路の開設によって、北アメリカ大陸、ヨーロッパ大陸、東アジアへの鋼レール輸出のための安定的なアクセス路が確保された。

海運会社の設立は、それらに船舶を供給すると同時にその母港となるバロウ港に大型船舶の修理施設を提供する造船所の建設を要請した。Devonshire 公爵や鉄道会社は、1871 年 2 月 18 日に、資本金 100,000 ポンドで Barrow Shipbuilding Co. を設立した。この造船所の建設

が海運会社の設立と連動していたことは次のような事実からわかる。造船会社設立の僅か 1 カ月後に、Eastern Steamship Co. は、3,000 トンの蒸気船 (全長 385 f. 船幅 35 f.) 4 隻を 60,000 ポンドで発注し、また 72 年には Barrow Ocean Steamship Co. が 4,000 トンの蒸気船 (全長 400 f. 500 馬力) 6 隻を発注したことが、それである¹⁰⁾。

ところで、造船所の規模と生産能力を知ることは、Devonshire 公や鉄道会社がこの時期に構想し、期待したバロウの発展がどの程度のものであったかを窺ううえで役立つ。そこで、いまいし詳しくそれについて述べておこう。

造船所は、Old Barrow Island に建設され、その規模は 58 エーカーであった。全体の形状は四角形をなし、2 つに分割され、西側には船体工場と造船台、東側にはエンジン工場と艀装ドックが配置されていた¹¹⁾。そして、この造船所の特徴は、工場配置——Robert Duncan of Port Glasgow よる設計——にあった。それは、鋼材部品が各種の加工部門を一方向にながれ、金属製部品も木製部品もともに造船台のクレーンによって無駄なく搬送されるという工場配置になっていた。1897 年にあの Vickers の軍艦製造拠点となるが、S. Pollard は、この造船所の「効率性」の高さを指摘して「修正や追加がなされたとはいえ、Duncan による造船所や工場の設計は維持されたままである。30 年後もそれらはこの間に生じた建造技術の変化にもかかわらず、依然として効率性の模範とみなされていた」¹²⁾ としている。

1873 年までには、この造船所は、4,000 トン級以上の蒸気船を同時に 5 隻を建造し、さらに比較的小さな船舶を 7~10 隻を建造することができる生産能力を有し、「英国で最大かつ最新鋭の造船所の一つ」¹³⁾ となっていた。

造船所の建設は、バロウにおける鉄鋼需要を生み出す鋼材消費産業の確立でもあった。「この地方の鉱石を最終的な船舶に転換するのに必要とされる残された最後の環節」¹⁴⁾ として、1871 年に Barrow Rolling Mill. Co. (造船に必要とされる種々の圧延製品の製造) が、資本金 100,000 ポンドで設立された。工場には、大規模な溶解炉 2 基 (1 基当りの溶解能力: 週産 300~350 トン) と圧延設備が備えられた。その所在地は造船所と製鉄所の関連 2 工場からは少し離れたところであったが、ファーニス鉄道軌道によってそれらと直接連絡され、3 工場は有機的に結びつけられた一つの生産単位をなしていた。

一連の会社設立は、鋼レール輸出の戻り荷として輸入される原料を加工する加工関連の 3 社の設立をもって完結した。1870 年に Barrow Flax and Jute Co. が設立された。これは、カルカッタから輸入されるジュートや麻を原料とする紡績・織布工場であった。その設立の目的の一つは、他の工場に就業する移住労働者家族の婦女子に就業機会を与え、単身者としてではなく家族ぐるみでの定住を促進することにあった。1872 年には、この企業は 1,700 名の労働者を雇用し、この種の企業としては「英国でも最大かつ最良の企業の一つ」となっていた¹⁵⁾。

また同時期に、新大陸から輸入される穀物加工の Barrow Steam Corn Mill や Barrow Patent Linseed Co. が設立された¹⁶⁾。

これらの諸企業は、産業的には、輸送手段としての海運業、それに船舶を供給するとともに新たな鉄鋼需要を生みだす造船業、鉄鋼製品輸出の戻り荷として輸入される原材料の加工関連産業というように、世界商品としての Barrow Haematite Steel Co. の鋼レール生産および輸出を軸に編成されたものであった。しかも、それらの工場群は、前稿第2図でもわかるように、ファーニス鉄道軌道によって相互に連絡され、輸出拠点としてのパロウ港と国内市場との直接的な連絡を可能としていた。鉄道が鉄鉱石利用＝土地自然利用の地域的生産力構造の最初の契機（構成要素）であり、製鉄・製鋼工場がその第2の契機であったとすれば、この「相関連する諸産業の複合体」¹⁷⁾ は、その地域的生産力構造のより一層発展した姿を示しているといえよう。

(二) ファーニス鉄道グループ

これらの諸企業の設立は、1868年頃すでに Devonshire 公爵や J. Ramsden らによって構想・計画され、鉄道会社取締役会の承認を経て、実現されたのである。海運会社を除けば、われわれは、パロウ企業群の創出を主としてその生産力的な側面に力点を置いて考察した。次にそれらを所有・支配の側面から検討し、パロウ企業群の所有・支配の構造を明らかにしよう。そのためにはまず、会社設立における鉄道会社が果たした役割についてみておく必要がある。

新会社の設立に際して、Devonshire 公爵をはじめ鉄道会社の取締役たちは、当然にも、企業群のなかで最も歴史が旧く最大の企業である鉄道会社がもつ機能を利用したのである。

すでに前稿でみたように、新会社が工場用地や住宅用地として使用する土地は鉄道会社の所有地かあるいは Devonshire 公爵の所有地であった。また、かれらが輸出入拠点として使用するパロウ港は鉄道会社によって経営・管理されていた。工場間やそれらと港を結ぶ鉄道網はいうまでもなく鉄道会社のものであった。

まず、鉄道会社は、破格の有利な条件で、それらの新会社に工業用地や住宅用地を提供し、また港湾施設の利用および鉄道輸送の便宜を与えたのである。例えば、工場用地の提供についていえば、Flax and Jute Co. は、14 エーカーの長方形の土地を「この町の他の部分の『自由』地代水準と比較されれば、単なる形式的なものにすぎない」¹⁸⁾ 地代で提供された。しかも、条件提示は工場建設が開始されて2カ月後におこなわれている。

鉄道会社の役割は、工場および住宅用地や一般的生産手段、今日風にいえば、インフラストラクチャーの単なる提供者にとどまらなかった。それは新会社に信用を供与したのである。

第6表に示されるように、50・60年代における鉄道会社の借入金の金利は、4.5パーセントであったが、71-73年のブーム期には、それは4パーセントに減じ、また、優先株の配当も同じ時期に、0.5パーセントを減じている。鉄道会社は、このように低金利で得られた資金を、新会社が資本市場で獲得することができるよりも低い金利で、それらに貸付けている。例え

第 6 表 利子率別借入資本構成

	4%	4 1/4%	4 1/3%	4 1/2%	4 3/4%	5%	合 計
1861	5,200	4,500	112,938	—	8,063	8,260	138,961
1865	1,700	125,809	—	199,180	88,226	110	356,558
1870	81,257	270,509	—	220,185	71,000	—	643,217
1871	137,583	375,863	—	187,745	41,426	—	742,617
1872	323,956*	338,083	—	64,245	12,226	—	738,510
1873	488,973*	223,564	—	43,105	2,690	—	758,332
1874	1,013,667*	83,784	—	3,053	900	—	1,101,404

* ディベンチュア・ストック (社債) を含む。

出所: Railway Returns, micro reel Vol. 1.

ば、バロウ造船会社の場合は、5 パーセントの金利で借り受けた資金で、用地整備 (10,000 ポンド)、アームストロング・クレーン (8,000 ポンド)、埠頭 (3,000 ポンド)、フローティング・ドック (42,000 ポンド) が建設された¹⁹⁾。

鉄道会社は、われわれが以前に港湾開発等のための開発資金の調達方法を検討したときにみいだした財政・金融構造——普通株の高配当を維持しながら、開発資金をその 2 分の 1 程度の金利での借入金または社債によって調達するといった構造——を、70 年代初頭の繁栄という条件の下で、大いに活用し、新会社に信用を供与したのである。それは、自らの信用力を基礎に事実上銀行的役割をも担ったのである。

以上、新会社は、取締役会での構想・計画、工場・住宅用地の提供、輸送・港湾設備の利用の便宜、信用供与など、「鉄道によって育成された会社」²⁰⁾ と呼ばれるにふさわしいものであった。

次に、バロウ企業群の株式保有および取締役についてみてみよう。

バロウ企業群の主要な株主は、次のようなグループおよび個人から構成されていた。① Devonshire 公爵とその家族および親戚、そして彼の総差配人 William Currey およびその家族、② Buccleuch 公爵とその在地差配人である Edward Wadham、③ 鉄道会社の Managing Director である J. Ramsden、かつての鉱山経営主で鉄鋼会社の取締役である H. W. Schneider、鉄鋼会社の General Manager である J. T. Smith、そして最後に John Fell——かれは、18 世紀末から 19 世紀初頭において Furness 地域で銀行業を営んでいた人物の息子で、67 年の最初の地方政府の選挙管理官 Returning Officer を勤め、後に、Ramsden, Schneider, Smith, Wadham などの後を継いで、市長 (1882-85 年) となった人物で、ファーニスにおける Cavendish 家の「非公式な政治的代理人」であった²¹⁾——がそれである。

第 7 表は、かれらのバロウ企業群における株式保有および取締役兼任状況を整理して表わしたものである。そこからわれわれは次のことを指摘することができよう。

第 1 に、新会社の株主および取締役会の構成から、概ねすべての企業について、さきに

第7表 バロウ企業群の株式保有および取締役連結制

ポンド (%)

会 社 名		Furness Railway Co.	Barrow Haematite Steel Co.	Barrow Shipbuilding Co.	Barrow Rolling Mill Co.	Barrow Flax & Jute Mill Co.	Barrow Steam Corn Mill. Co.	Barrow & Northern Coun- ties Linseed Cake Co.	Barrow Print- ing & Publish- ing Co.
株 主		1874	1874	1874	1873	1874	1874	1871	1874
認 可 資 本 額		4,608,566	1,500,000	250,000	100,000	150,000	30,000	30,000	10,000
発 行 額		4,571,931	1,500,000 (100.0)	209,075 (100.0)	95,500 (100.0)	150,000 (100.0)	23,574 (100.0)	16,125 (100.0)	6,280 (100.0)
Cavendish	Duke of Devonshire	C D	C D 412,500 (27.5)	C D 81,875 (39.2)	6,250 (6.5)	25,000 (16.7)	6,250 (26.5)	1,250 (7.8)	2,000 (31.8)
	Devonshire family*	D	D 146,300 (9.8)	D 17,300 (8.3)	D 8,750 (9.2)	D 12,500 (8.3)	4,750 (20.1)		
	William Currey	D	D# 41,800 (2.8)	1,925 (0.9)	D 1,250 (1.3)	D 4,250 (2.8)			260 (4.1)
	小 計	3 D	3 D 600,600 (40.0)	2 D 101,100 (48.3)	2 D 16,250 (17.0)	2 D 41,750 (27.8)	11,000 (46.7)	1,250 (7.8)	2,260 (36.0)
Buccleuch	Duke of Buccleuch	D	37,500 (2.5)	3,750 (1.8)	2,500 (2.6)		625 (2.7)	625 (3.9)	
	Edward Wadham		6,000 (0.4)		D ^f 7,500 (7.9)		D 1,125 (4.8)	625 (3.9)	
小 計		1 D	43,500 (2.9)	3,750 (1.8)	1 D 10,000 (10.5)		1 D 1,750 (7.4)	1 D 1,250 (7.8)	
Sir James Ramsden		MD	D 50,200 (3.3)	MD 5,000 (2.4)	D 2,500 (2.6)	D 12,500 (8.3)	D 1,250 (5.3)	D 625 (3.9)	D 100 (15.9)
H. W. Schneider			D 150,000 (10.0)	D 26,875 (12.8)	D 6,250 (6.5)	D ^t 6,250 (4.2)	1,375 (5.8)		100 (15.9)
J. T. Smith		M	24,000 (1.6)	1,250 (0.6)	2,500 (2.6)	1,250 (0.8)	500 (2.1)	625 (3.9)	500 (7.9)
John Fell			9,000 (0.6)	D 1,250 (0.6)		D 1,750 (1.2)	750 (3.2)	D	260 (4.1)
計			877,300 (58.5)	139,225 (66.6)	37,500 (39.3)	63,500 (42.3)	16,625 (70.5)	3,750 (23.3)	5,020 (79.7)

Note D...Director, M...Manager.

*...Lords, E., F. C., and R. Cavendish, F. Egerton, the Hon. C. W. G. Howard and Lady Howard. In col. 4 (6% pref.) also includes members of the Lascelles and Lyttelton families. t...J. T. Schneider を含む。f...the Rev. Wadham を含む。‡...F. and E. C. Currey を含む。

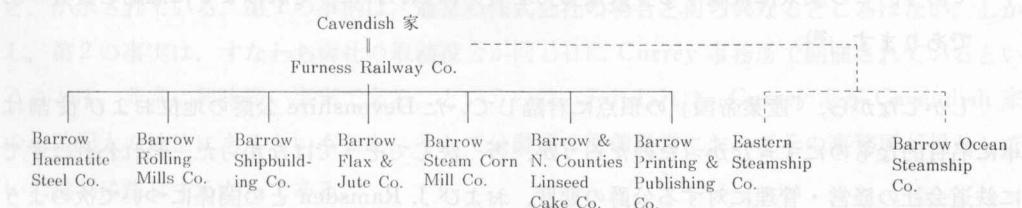
出所：S. Pollard, Town Planning in the Nineteenth Century: the Beginnings of Modern Barrow-in-Furness, p. 102 より作成。

Barrow Haematite Steel Co. について指摘したのとはほぼ同じ特徴をみてとることができる。すなわち各企業がそれぞれ a Furness Railway-Cavendish organism であったということが、それである。

第2に、株式の保有状況もさることながら、そこで見られる取締役連結制、特に Devonshire 公爵による鉄道会社、鉄鋼会社、造船会社の主要3会社の会長職の兼任、鉄道会社の Managing Director である J. Ramsden による全企業の取締役兼任は、バロウ企業群が、a Furness Railway-Cavendish organism の集合体をなし、鉄道会社を「中核組織」とした統一体、つまり一種のコンツェルンというべきものを形成していたことを示唆している。それは、さながら「ファーニス鉄道の産業帝国」という様相を呈していた²²⁾。

ここに、Devonshire 公爵・Cavendish 家は、この地域の鉄鉱石資源を独占的に所有するだけでなく、その開発手段としてファーニス鉄道の建設を起点とし、その会社支配を基礎として鉄鉱石の採掘から継起的諸段階を経て最終商品・鋼レールに至る「富」の生産そのものを掌握し、さらには、その世界商品たる鋼レール輸出を軸に編成された相関連する諸企業をも支配するに至ったのである。それは、「ファーニス鉄道の産業帝国」という形態での、Cavendish 家による地域的生産力構造の掌握であった。

第2図 Cavendish 家のバロウ企業群への支配



(三) 産業帝国の経営・管理

では、この産業帝国の経営管理はどのように行なわれていたのでしょうか。またそれを支配する Cavendish 家の所領経営との関連はどのようなものであったのでしょうか。この問題は、19 世紀イギリス大土地所有貴族の経済活動、また特に地主企業家としてのかれらの経済活動を理解する上で興味深いものである。しかしそれを解明するのに十分な史料を手にすることができない。そこで2、3の関連史実を紹介しつつ、この問題を経営組織に限ってしかも試論的に検討しておこう。

新会社の取締役達は、当該産業に関する専門的知識を持ち合わせていなかったため、かつての鉄道会社や鉄鋼会社での経験を踏襲した。技術者である J. Ramsden や J. T. Smith に会社の日常的な経營業務を委ねた以前のように、かれらは、新会社の場合にも、当該産業の生産およびその技術に精通している「熟練した技術者」²³⁾ を支配人 Manager として採用し、かれらにその日常的な経營業務を委ねた。

もちろん、J. Ramsden, H. W. Schneider, Edward Wadham, John Fell などのフェーニス在住の取締役は、所属企業の Manager を指揮・監督したのであるが、グループ全体を指揮、調整、監督することも、当然、かれらの主要な職務であったであろう。

特に、J. Ramsden についてはそうである。かれは、鉄道開通時 1846 年に Locomotive Superintendent として入社したが、この時点では、「専任取締役」Managing Director であり、唯一人の「在地取締役 resident director」としてバロウ地域に関連する会社業務に対する全権をも取締役会から付与されていた²⁴⁾。「中核企業」である鉄道会社での包括的な執行権限を掌握していたかれが、造船会社の「専任取締役」および他のすべての企業の取締役をも兼任していたことを考慮するならば、かれにグループ全体にたいする日常的な指揮、調整、監督の権限が委ねられていたということは、ほぼ誤りのないところである。

そのことは、バロウの都市化・工業化へのかれの貢献を称えて、市の公的事業としてこの町の中心にかれの銅像が建立されたという事実、また 1872 年 5 月 25 日のその除幕式における Devonshire 公爵の次のようなスピーチからもある程度窺い知ることができる。

「驚嘆すべきバロウの進歩、それは、この都市やその周辺に関係する人であれば誰でも興味を抱くものですが、それは貴方のおかげであります。この進歩の多くは貴方に負うものであり、この成果に貢献する多大な努力を貴方は払われた。それはまさに感謝と賞賛的であります。」²⁵⁾

しかしながら、「産業帝国」の頂点に君臨していた Devonshire 公爵の地位および役割は単に名目的なものにすぎなかったのだろうか、否、決してそうではなかった。われわれはすでに鉄道会社の経営・管理に対する公爵の態度、および J. Ramsden との関係について次のように述べたことがある。

1848 年に鉄道会社会長に就任したのちまもなく、かれは、簿記を学び会社経理についてもよく精通し、生涯を通じてかれの会社業務に対する態度は、所領経営に対する「よく事情に通じ、観察力の鋭い『改良』地主のそれ」であった。会社経営における会長の Devonshire 公爵と J. Ramsden との関係は、日常的な会社経営全般にかかわる采配を J. Ramsden が揮い、公爵の主たる仕事は、J. Ramsden の報告を受けて、それに 2, 3 の指示を与え、会社事業に必要な資金を捻出するといった関係であった。それは、所領経営における土地所有者と在地差配人との関係に擬せられたものではなかったかと²⁶⁾。

グループ全体の経営・管理における Devonshire 公爵と J. Ramsden との関係は、この鉄道経営における関係と類似のものであったと、ひとまず推論してよいように思われる。

ところで、両者の関係、したがってグループ全体の経営・管理と Cavendish 家の所領経営との関係について、次の 1869 年 12 月 8 日付の公爵の日記が、何ほどかを示唆しているように思われる。

「私は王立農業協会 Royal Agricultural Society の月例会に出席した。重要な議題がなかったにもかかわらず、そこで私は約3時間も費やした。その後、Currey の事務所を訪れた。そこで、Furness Gas and Water Co. の会議、Furness Railway と Barrow Steel の取締役会が開かれた。Furness Railway の会議では、われわれは、Belfast steamer や現在の外輪船の改良問題やそれに代る screw steamers の問題等について多くの決定を下した。また鉄鋼会社の会議では、様々な計画を承認した。その計画には、37,000 ポンドに達する新高炉の建設が含まれる。高炉だけで10,000 ポンドの費用を要する。…その後で、私は Fernway and Lismore line のことで Mr. Purdon に会った。」²⁷⁾

この日記の日付は、まだ新会社群の創設以前のものであるとはいえ、グループの「中核企業」である鉄道会社、主要企業である鉄鋼会社はすでに操業を開始して久しい時期のものである。それが示唆する事柄は、70 年代初頭の鉄道グループ全体の経営・管理についても当てはまるものと考えてよいだろう。

ここでは、第1に、鉄道会社の会議では蒸気船の改良および新船の導入、鉄鋼会社の会議では拡張計画など、いわゆる「戦略的意思決定」が下されていること、第2に、ロンドンの Currey 事務所で、鉄道会社および鉄鋼会社の取締役会が、しかも同じ日に開催されていること、が示されている。第1の事柄は、通常の株式会社の場合と何ら異なるところはない。しかし、第2の事実は、すなわち両社の取締役会が同じ日に Currey 事務所で開催されているということは、非常に興味深い事実である。というのは、われわれは、Currey 家が Cavendish 家の総差配人の地位にあるということ、そして公爵領の所領経営においてその事務所が果たしていた役割に注目するからである。

そこで、Cavendish 家の所領管理機構、特に総差配人の位置および役割について詳しく詳しく考察し、そのうえで各企業の取締役会が Currey 事務所で開催されたということの意味を考えてみよう。

この時期の Cavendish 家の所領管理機構は、19 世紀の初め頃にその全容をほぼ整えていたといわれる。それは、公爵を頂点にして総差配人 chief agent—在地差配人 resident agents—地方土地管理人 local bailiffs から構成される「高度に分化された職能的な階層制」を成すものであった²⁸⁾。

事務弁護士 Benjamin Currey が1827年に総差配人の地位に就いて以後、Currey 家は、三代にわたってほぼ1世紀の間、その地位にあった。Benjamin Currey は、かれ以前の総差配人が「富裕な法律家で自らも地主」であったのとは違って、「上層中流階級」に属する「専門家」であった。したがって、かれの採用は、Cavendish 家の所領経営への「一つの新しいプロフェッショナルリズム」の導入——ナポレオン戦争後の農業危機に直面した多くの土地所有者によって行なわれた経営能力改善の試みであったが——を標すものと見做されている²⁹⁾。

この管理機構における総差配人である Currey 家の地位と役割は、まずかれが直接統轄する在地差配人との関係において理解されなければならない。

Cavendish 家の所領は、イングランド 11 県とアイランドに存在し、各々の地域に 1 名の在地差配人が配置され、かれは、かれを補佐する複数の土地管理人 bailiffs を従えて、資産管理、地代徴収、記帳、借地人管理、土地改良事業の監督などをその日常的な所領管理業務としていた。その管理費用や土地改良費用などの所領経営費は当該所領からの地代粗収入によって賄われ、各地の所領は一つの「自律的な事業単位」として管理されていた³⁰⁾。

しかし、「自律的」であったとはいえ、在地差配人は、公爵と会計士によって同意された一般的な管理原則——「支配と利益」power and profit³¹⁾——に厳密に従って事業を指揮することを義務づけられた。換言すれば、かれは、公爵に代わって当該地域に対する公爵家の「支配」を実現し、またそれを通じて「土地からの収益」を最大限にすることを義務づけられていたのである。そしてかれらは、地代粗収入から所領管理費や土地改良費を控除したものを「送金」remittance としてロンドンの Currey 事務所に送り、年帳簿や重要事業に関する報告書を提出しなければならなかった³²⁾。

在地差配人から「送金」、年帳簿、事業報告書を受け取り、かれらを直接統轄し、指揮していたのが、総差配人である Currey 家である。かれらは、会計士と事務弁護士を兼ね、その事務所は、法律家、会計士、測量技師、炭鉱代理人などの専門スタッフを含む所領本部事務局 central estate office を形成していた。もちろん、経営の最高指揮権は公爵自身に帰属したことはいうまでもないが、総差配人は、それを前提して、各地の所領経営についての詳細な情報を収集し、公爵に報告するだけでなく、経営計画を策定し、それに基づいて、全所領にかかわる日常的な指揮・監督機能を遂行していたのである。

このように、総差配人の地位にある Currey 家のロンドンの事務所は、Cavendish 家所領の所領本部事務局として所領管理機構の中枢にあって所領経営の中核的役割を果たしていたのである。かれらが推進した経営政策は、少なくともわれわれが対象とする時期までは、バロウの工業化に見られるように大規模な資本投資を含む積極的な所領経営を展開したということに、その特徴があった。別稿で考察したように、所領経営にとっての鉄道建設の意義を逸早く理解し、在地差配人の反対を押して、鉄道建設に積極的であったというよりむしろ消極的でさえあった当時の Burlington 伯爵を説得し、鉄道建設の原動力となり、初代取締役会会長をも務めたのは総差配人の Benjamin Currey であったということが、それを雄弁に物語っている。かれらの掌握事項は、単に土地資産に関する事項だけではなく、その土地資産のうえで展開される公爵の企業活動に関するものを含むものであった。そして、自らも第 7 表に示されるように各種の企業に投資し、その取締役会に席を占めていたのである。

Cavendish 家の所領管理における総差配人 Currey 家とそのロンドン事務所の以上のような地位および役割を考慮すれば、先の公爵の日記に記された第 2 の事実、すなわち取締役会が

この Currey 事務所において同じ日に開催されていたということは、鉄道会社や鉄鋼会社の経営管理組織がこの Cavendish 家の所領管理機構に包摂されていたことを示唆しているものといえてよいだろう。また、鉄鋼会社の登記上の本部および会社経営の中核である書記が、この事務所に置かれていたという事実も、そのことを裏づけている。そして、一連の新会社の設立後も、同じ日に各会社の取締役会が開かれていたといわれる³³⁾。

ここで一つの仮説として「産業帝国」の経営管理について整理すれば次のようになる。バロウ企業群全体の日常的な活動にたいする指揮、調整、監督の権限を掌握していた J. Ramsden は、Devonshire 公爵との関係においては、各地に配置される在地差配人の地位にあったということ、そして、この両者の関係は、バロウ企業群の経営管理組織が所領管理機構に包摂されることによって機構的に保障されていたということが、それである。換言すれば、それは、バロウの企業群は公爵家の「資産」の一部をなし、その経営管理は同家の所領経営の枠内にあったということである。

- 1) 国内鉄道建設の停滞という状況のもとで北アメリカ大陸への輸出を積極的にすすめた。1867-69年の合衆国への鋼レール輸出は15,000トン、69年だけで10,000トンであった。購入鉄道は、合衆国では、Hudson River Railroad, New York Central Railroad. カナダでは Grand Trunk Railway であった。J. D. Marshall, *Furness and Industrial Revolution*, p. 254, S. Pollard & J. D. Marshall, *The Furness Railway and the Growth of Barrow*, *Journal of Transport History*, Vol. 1, No. 2, 1953, p. 123. また、この時期の英国全体の鉄道資材輸出仕向国については、森恒夫「イギリス資本主義の再生産構造 (I)」遠藤湘吉編『帝国主義論』下1965年を参照。
- 2) Alan Birch, *The Economic History of the British and Steel Industry 1784-1879*, 1967, p. 342.
- 3) 鋼レールの輸送を担当していた海運業者として、Messrs. Jas. Fisher and Sons (Barrow-Montreal 航路), Duncan and Co. (オランダ、ベルギー、ドイツなどの旧大陸のすべての港への輸送) などをあげることができる。これについては F. Leach, op. cit., pp. 94-95. なお、JR 北見駅待合所に「イギリスのバロウ社製 1890 年 5 月」として展示されている鋼レールは、Barrow Haematite Steel Co. の製品であることはほぼ間違いない。これがどのような経路を経て北海道のこの地で使用されるようになったかは興味深い、現在のところ不明である。
- 4) S. Pollard & J. D. Marshall, op. cit., p. 123.
- 5) 角山栄「イギリスの対インド投資」矢口幸次郎編著『イギリス帝国経済史の研究』1974年、138ページ。
- 6) S. Pollard, *Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire*, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. 8 No. 2 1955, p. 219.
- 7) J. D. Marshall, op. cit., p. 343.
- 8) S. Pollard, op. cit., p. 220.
- 9) J. D. Marshall, op. cit., p. 343. Messrs. Price, Potter, Walker, and Co. として 1869 年にバロウで木材輸入事業を開始した。
- 10) F. Leach, op. cit., pp. 29, 68.
- 11) F. Leach, op. cit., pp. 66-69. Leach は、工場配置と生産設備について詳しい説明を与えている。なお、1901年時点のものであるが、その工場配置図については、Sidney Pollard & Paul Robertson, *The British Shipbuilding Industry, 1870-1914*, 1978, p. 114, Figure 5.
- 12) ibid., p. 111-2.

- 13) S. Pollard, op. cit., p. 215, Sidney Pollard & Paul Robertson, op. cit., p. 111-2.
- 14) Leach, op. cit., p. 29, 生産設備については, ibid., pp. 63-66.
- 15) ibid., pp. 69-71.
- 16) ibid., pp. 71-72.
- 17) S. Pollard, op. cit., p. 218.
- 18) J. D. Marshall, op. cit., pp. 341-2. 次のような条件が提示された。当該会社は「最初の5年間は1 s. a yard で、その次の5年間は2 s. a yard で算定された地代を支払い、最後の5年間は満期になると会社は5 s. a yard でその土地を購入することができる。しかしその会社は、最初の5年間の満期時に3 s. a yard でその土地にたいする選択売買権を取得することができる」(Dir. Mins. of F. R., 6. 7. 1870. quoted in ibid., p. 341.)
- 19) S. Pollard & J. D. Marshall, op. cit., p. 119. ただし、貸付利子は貸付先企業の信用力の程度に応じて異なっていたようである。たとえば、造船会社には5%, 鉄鋼会社には4 $\frac{3}{4}$ %であった。
- 20) J. D. Marshall, op. cit., p. 340.
- 21) ibid., pp. 157, 334, 414.
- 22) S. Pollard は「バロウの取締役連結制」Barrow's interlocking directorate (do., Town Planning in the Nineteenth Century: The Beginnings of Modern Barrow-in-Furness, *Transaction of Lancashire and Cheshire Antiquarian Society*, Vol. LXIII, 1952-3, p. 101) を指摘し、また別の論文ではバロウ企業群の株式保有状況について「バロウの諸企業の株式保有は重なっていたし、株式の大半が少数の極めて富裕な人々によって保有されていた」(do., Barrow-in-Furness and the seventh Duke of Devonshire, p. 215) と指摘しているが、それ以上の規定は与えていない。D. J. Marshall は、バロウ企業群に対する鉄道会社の支配を特徴づけて、「ファーニス鉄道グループ」the Furness Railway group (do., op. cit., p. 346), 「F. R. によって指令されるグループ」the F. R.-inspired group (ibid., p. 346), 「F. R. の支配する主要企業」the Main F. R.-dominated firms (ibid., p. 371), 「F. R. の傘下会社」a offshoot company of the F. R. (ibid., p. 342), また S. Pollard と J. D. Marshall の共同論文では、「ファーニス鉄道グループ」the Furness Railway group (S. Pollard & J. D. Marshall, op. cit., p. 123) 「ファーニス鉄道によって支配されたシンジケート」the syndicate dominated by the Furness Railway (ibid., p. 123), 「ファーニス鉄道シンジケート」the Furness Railway syndicate (ibid., p. 126), 「ファーニス鉄道の産業帝国」the Furness Railway's industrial empire (ibid., p. 124) の術語が使用されている。これらの術語は、Cavendish 家の支配を積極的に表現した概念とはなっていないが、同家の鉄道会社支配を前提すれば、かれらのバロウ企業群への支配を表現するものと考えられる。
- 23) J. D. Marshall, op. cit., p. 390. 各社の manager は、Shipbuilding Co.; Robertson (-1874), James Humphrys (1874-1881), Flax & Jute Mill Co.; Finlayson (-1875), William Fleming (1875-1880) であった。
- 24) 拙稿第2論文 84 ページ。
- 25) Francis Leach, op. cit., Appendix to chapter I, p. 8.
- 26) 拙稿第2論文 83-84 ページ。
- 27) MSS., Diary of the Duke of Devonshire, 8 Dec. 1869, quoted in D. Spring, English Landowners and Nineteenth-Century Industrialism, p. 47.
- 28) Lindsay Proudfoot, The Management of a Great Estate, Patronage, Income and Expenditure on the Duke of Devonshire's Irish Property c. 1816 to 1861, *Irish Economic and Social History*, Vol. XIII, 1986, p. 35.
- 29) ibid., p. 35. 1827 年に総差配人の地位に就いた Benjamin Currey は 1834 年に Lord George Augustus Cavendish (the 1st Earl of Burlington) 所領の事務も取り扱うようになり、Currey 家は、Cavendish

家全所領の経営・管理に責任を負うことになる。1848 年急死の後、息子の William Currey (1848-1886)、William の長男 Francis Alfred Currey (1886-1916) がその地位を継承した。Currey 家の Cavendish 家との関係はこれにとどまらなかった。William Currey は、1864 年から 1886 年まで Sussex 所領を直接管理し、その後息子の Charles Herbert Currey がそれを引き継いだ (1886-1896)。また、Irland の在地差配人を務めていたのも次の Currey 家のメンバーであった。William S. Currey (1817-1839)、Francis E. Currey (1839-1881)/(1883-1885)、Chetwode H. Currey (1881-1883)。William の弟 Henry Currey は建築士として、Buxton や Eastbourne の観光所領におけるリゾート開発に積極的に関与した。以上の事実を踏まえて、David Cannadine は、Cavendish 家の事業が「Cavendish 家と Currey 家との交互作用」の産物であったとさえ指摘している (do., *Lords and Landlords; the Aristocracy and the Towns 1774-1967*, 1980, pp. 305-6)。

- 30) Lindsay Proudfoot, op. cit., pp. 37-38. 場合によっては、在地差配人の全般的な指揮の下で「半自律的単位」a semi-autonomous unit として地方所領を管理する the sub-agent が配置されることがあった。たとえばアイルランドの Bandon 所領がそうである。
- 31) *ibid.*, p. 38.
- 32) *ibid.*, p. 39.
- 33) David Cannadine, op. cit., p. 305. Eastbourne の the Water Works Company, the Parks and Baths Company の場合にも登録本部がここに置かれ、彼らがそれらの書記を担当した。

III バロウの工業化と大土地所有貴族の家産管理

(一) 家産管理の危機と合理的な所領開発と管理

バロウ企業群の一覧は、辺鄙な農・漁村にすぎなかった Barrow をイギリスのみならず世界市場の一大中心地にしようとした Devonshire 公爵・Cavendish 家の壮大な試み——漸次的に形成されたものであったとはいえ——を示唆しているといえよう¹⁾。

この試みは、自らの鉱山所領の資本制的展開をより確実なものにすると同時に自治都市バロウの総面積 (7,570 マーカー) のほぼ三分の一の広さの所有地 (2,900 エーカー) を都市所領として開発することを可能にし、さらには「土地からの収益」(=土地所有の「富」) の有利な投資部面を創出するという、当該地域の所領経営およびその延長線上の利害によって先導されたものであった。それは、「世界の工場」としてのイギリス資本主義発展によって初めて可能となり、またその発展に適合的な所領開発の一つの形態を示すものであったといえよう。

ところで、この Barrow-in-Furness における Devonshire 公爵・Cavendish 家の企業活動を評価するには、われわれは、当該地域の所領経営およびその延長線上の利害もさることながら、かれらの企業群の創出・支配を含むバロウ工業化への積極的関与を衝迫したいま一つの要因を考察しなければならない。

それを明らかにするうえで示唆的なのは、6 代目公爵の死去により 1858 年にわが公爵が公爵位を継承したとき、かれが、これまたイギリス屈指の大土地所有貴族の一人である Bedford 公爵と交わした往復書簡の内容である²⁾。

この公爵位の継承によって、Devonshire 公爵領と Burlington 伯爵領に分割されていた——五代目公爵（在位 1764-1811 年）以降——Cavendish 家所領が再び統合され、それは、すでに述べたようにイングランド 11 県と Ireland に散在し、農業所領の外に、観光所領、鉱山所領（鉛、石炭、鉄）、スレート採石場、また多数の邸宅あるいは城郭を含む英国でも屈指の規模を誇るものであった³⁾。

しかし、それは「ほとんど百万ポンド」にも達する低当負債を抱えていたのである⁴⁾。この莫大な負債は、Cavendish 家の家産管理に深刻な影を落していた。これについて、新公爵は「全体として私の印象は、私の状態が非常に不安定であるということである⁵⁾」と告白している。

では「非常に不安定な」「私の状態」とはどのような状態だったのだろうか。公爵は、Bedford 公宛書簡でその「私の状態」を次のように説明している。

粗収入額は約 200,000 ポンドで決して少なくはなかったが、しかし、邸宅や各所領の維持・管理費が控除された後の、いわゆる純送金は約 115,000 ポンドとなり、更に、その半分以上が利子や年賦金 interest and annuities の固定的な支出に充てられねばならなかった。しかも、鉛や鉄鉱山所領からの年収入 20,000 ポンドは不安定であり、公爵が自由に行うことができる額は、よくて 55,000 ポンド、悪くすれば 40,000 ポンドにすぎなかった。ここから、「通常あるいは臨時の支出を賄い、同時に年々かなりの額（20,000 ポンドを下回るべきでないと思う）を負債の弁済に充てる⁶⁾」必要があったが、しかしそれは、通常の支出には十分であっても、臨時支出を賄うことすらできず、ましてや負債の返済は望むべくもない額である。

このように、「私の状態が非常に不安定である」と公爵が告白せざるを得なかった背後には、老大な低当負債とその利子負担によって圧迫された、公爵としての地位とそれにふさわしい生活を維持することは到底できないほどに逼迫した家計状況があった。

かかる事態を打開するためには、所領の一部を売却してその原因である莫大な負債のうち 500,000~600,000 ポンドを返済するしか方法はないと公爵には思われたが、しかし、同時に、いかなる土地の売却も「キャベンディッシュ家の地位を低めることになるだろう⁷⁾」。ここに公爵の抱えるアポリアがあった。

Devonshire 公爵は、以上のことを説明するとともに「アイルランドの土地売却計画⁸⁾」を伝え、「第一級の事業家⁹⁾」として敬意を払う Bedford 公爵に忠告を求めている。

これに应えて、Bedford 公は、かれの窮状に理解と同情を示しつつ、土地の売却が救済の実際的な方法であることを認めながらも次のような忠告を伝えた。

第 1 に、貴族にとって第一義的に重要なのは、社会的および政治的地位の問題であって、それに比して純粋に財政的な問題は重要ではないこと、したがって第 2 に、社会的・政治的地位を根拠づける「家産」Family Estates¹⁰⁾の売却は決して好ましいことではなく、貴族は深刻な負債に直面しながらもどうにかやっていくものであること、第 3 に、Devonshire 公の問題

の最良の解決策は、「所領の適当な管理と開発」¹¹⁾ を実施することであり、そうすれば「あなたのような地代を生む広大な土地は、私自身の場合にそうであったように、まもなく状態が改善されるであろう」¹²⁾ と。

この往復書簡に見られるのは、第 1 に、19 世紀イギリス大土地所有貴族に一般的にみられた周知の事情、すなわち負債による家産管理の危機¹³⁾ が、Devonshire 公をも捕えていたこと、第 2 に、貴族として政治的・社会的地位を保全しながら、その危機を克服する最良の方法として、所領の合理的な開発と管理が重要な意義を持つものとして考えられていたことである。

結局、Devonshire 公は「広大な所領を売却しない」¹⁴⁾ ことを決意し、Bedford 公爵の忠告に従って、所領の合理的な開発と管理を実施したのである。この往復書簡が交わされた 1858 年といえば、バロウにおける高炉建設が開始された年である。かれによって進められた所領の合理的な開発と管理とは、われわれがこれまで考察してきた会社創設を含むバロウの工業化であった。

(二) 所領開発と Cavendish 家の家計 (1858-74 年)

かかる文脈でバロウにおける株式会社創設・支配を理解するならば、それは、合理的な所領開発と管理の手段として位置づけることができよう。通常の所領経営とは異なって、会社の創出・支配を含む所領経営は、第 1 に、他人資本の動員によって大規模な所領開発を可能にし、第 2 に、会社の費用で地域支配と所領管理を実現することができるという点に、その積極的な意義を持つものであった¹⁵⁾。

ともあれ、7 代目公爵による所領開発と管理の特徴は株式会社の創設・支配を含むものとして展開されたことにあった。それはバロウに限らず観光所領として開発された Buxton や Eastbourne においてもそうであった。第 8 表は、Cavendish 家の地域別の投資を示したものである。投資額は、1858 年には 151,528 ポンドであったが、74 年にその 7 倍以上の 1,160,443 ポン

第 8 表 Cavendish 家の地域別投資構成 (£)

	1858	1874	1885
Barrow	102,945 (67.9%)	948,896 (81.8%)	2,144,306 (83.9%)
Buxton	4,748 (3.1%)	23,229 (2.0%)	26,800 (1.0%)
Eastbourne	700 (0.4%)	41,589 (3.5%)	115,235 (4.5%)
Irish railway	nil	117,810 (10.1%)	202,343 (7.9%)
そ の 他	43,135 (28.6%)	28,919 (2.6%)	67,659 (2.7%)
総 計	151,528 (100.0%)	1,160,443 (100.0%)	2,556,343 (100.0%)

出所； D. Cannadine, op. cit., p. 84, Appendix B Table II.

ドに膨れあがっている。そしてバロウの投資額は総投資額の 81.8% にも達するものであった。もちろん、株式投資という形態をとったこれらの投資は公爵に株式配当をもたらしたのであるが、第 9 表に見られるように、バロウ企業群からの配当収入は、全配当収入のほぼ 90% を占めていた。バロウは、投資規模でも配当収入でも隔絶した大きさであった。先のように公爵の所領経営の特徴を掴まえたとすれば、バロウの投資は、Cavendish 家の家産管理・所領経営にとって戦略的重要性をもつものであったといえよう。

第 9 表 全配当払入に占めるバロウからの配当払入の割合 (£)

	配当収入総額 (a)	バロウ配当収入額 (b)	(b)/(a)×100
1858	8,987	6,470	71.9
1860	8,945	6,139	68.6
1862	14,991	7,795	51.9
1864	16,894	12,065	71.4
1866	24,016	19,996	83.2
1868	37,656	32,029	85.0
1870	43,202	38,298	88.6
1872	72,236	65,822	91.1
1874	169,361	151,820	89.6

出所： D. Cannadine, op. cit., p. 94, Appendix B Table III より作成

では、バロウの工業化が公爵家の家計にどのような影響を及ぼしたのであろうか、これについて簡単に考察しておこう。

第 10 表は、すでに紹介した書簡で示された公爵継承時の収支と、1863 年と 1874 年の収支を示したものである。1863 年の数値はほぼ公爵位継承時と大差なく、七代目公爵による所領経営の出発時の家計を示していると考えてよいだろう。これにたいして 1874 年の数値は公爵位継承後 10 数年間に展開された所領開発と管理の結果を反映しているものとして一応位置づけることができる。

この間に総経常収入は 109,163 ポンドから約 3 倍の 311,310 ポンドに増え、この 74 年の収入額は、この年の土地貴族の収入ではトップと目される額であった¹⁶⁾。それを源泉別にみると、地代収入は、94,000 ポンドから約 1.5 倍の 141,000 ポンドに増え、配当収入は、年々増加し 14,000 ポンドから実に 10 数倍の 169,000 ポンドに増えている¹⁷⁾。

第 3 図は、1859-1874 年の総収入における地代収入と配当収入の構成を表示したものである。配当収入は鉄鋼会社の創設や 70 年代初頭の諸企業の創設を画期して増加し、1874 年には地代収入を大きく上回った。このように公爵家の収入増加に配当収入が大きな役割を果たしたのである。その大部分がバロウからの配当収入であった。

ここで注意しておかなければならないのは、この時期の配当収入は、次の世紀によく見ら

第 10 表 経常勘定における収支

収 入 (£)				
		1857	1863	1874
地 代 純 収 入	} 115,000		94,456 (86.5%)	141,716 (45.5%)
配 当 収 入			14,483 (13.3%)	169,361 (54.4%)
雑 収 入			224 (0.2%)	233 (0.1%)
総 計		115,000	109,163 (100%)	311,310 (100%)
支 出 (£)				
		1857	1863	1874
負 債 利 子	} 60,000—65,000		38,390 (35.2%)	50,102 (16.1%)
年 賦 金		(52.1—56.5%)	7,940 (7.3%)	5,655 (1.8%)
保 險 掛 金	}		6,791 (6.2%)	7,223 (2.3%)
家 族 手 当			3,900 (3.6%)	4,710 (1.5%)
寄 付 金			5,407 (5.0%)	15,640 (5.0%)
法律・管理報酬	} 35,000—25,000		3,591 (3.3%)	2,954 (0.9%)
選 挙 費		(30.4—21.7%)	664 (0.3%)	10,182 (3.3%)
Holker 再建費	}		nil	9,088 (2.9%)
生 計 費			12,867 (11.8%)	23,340 (7.5%)
雑 費			2,310 (2.1%)	653 (0.2%)
剰 余 金		20,000—25,000 (17.4—21.7%)	27,306 (25.0%)	181,763 (58.4%)
総 計		115,000 (100%)	109,163 (100%)	311,310 (100%)

註

- 1) 1857 年の 115,000 ポンドは、ロンドン純送金で、2) の地代収入に相当する。
- 2) 地代収入は総農業地代から未支払金、十分の一税、租税、改良費が控除されたものである。
- 3) Holker Hall の火災後 1873-9 年に、その修復のために総額 38,000 ポンドが支出された。

出所： 1857 年については MSS., the Duke of Devonshire to the Duke of Bedford, May 17. 1858 quoted in D. Spring, English Landed Estate; 1830-1880, pp. 17-18. 1863 年と 1874 年については D. Cannadine, op. cit., p. 94, Appendix B, Table I, および p. 79, Note 24, p. 85 の叙述から作成。

れるもっぱら配当収入を目宛にした、いわゆるレントナーとしての投資——Cavendish 家に即して言えば 20 世紀の 20～30 年代に本格化する投資——のそれとは区別されるべきであるということである¹⁸⁾。というのは、19 世紀の資本投資は、すでに見たように、土地所有の維持を前提し、当該地域の所領経営の利害に先導され、それ自体、土地利用の生産力構造を形成するものであったからである。恐らく配当収入は、土地貴族にとっては「土地からの収益」の一部をなすものと見做されるべきものであった。

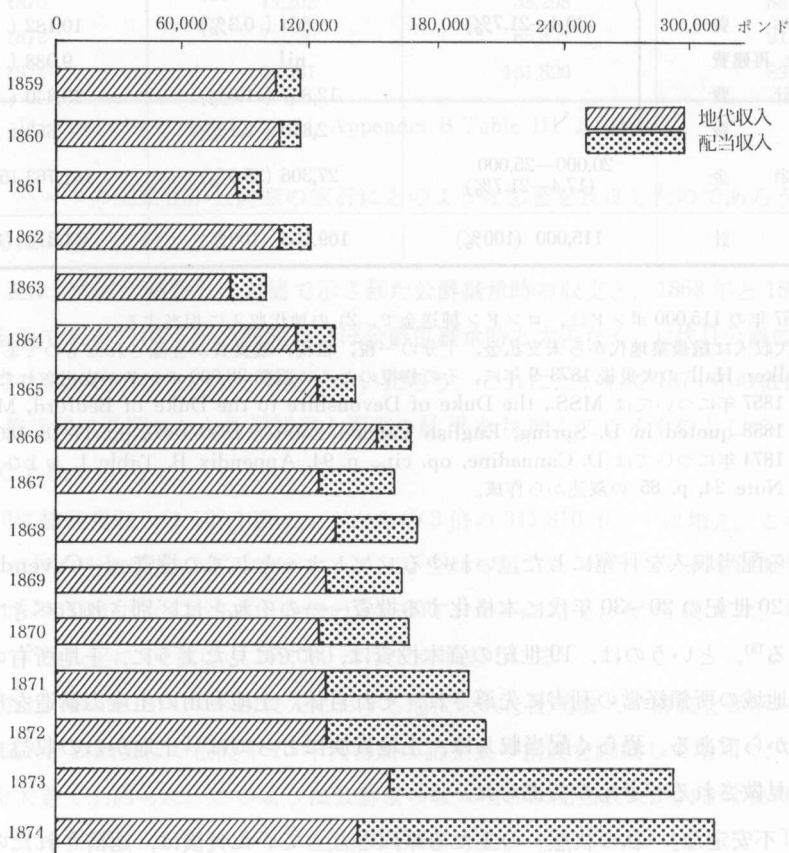
では、「不安定な」「私の状態」の主たる原因となっていた負債は、返済されたのであろうか。七代目 Devonshire 公爵は、「浪費癖」のあった六代目とは異なって、あらゆる支出を節

約したと言われる。したがって、年収の年々の増加とともに負債の弁済に当てられ得る「剰余金」は増大したことは確かであろう。しかし、負債額は、60年代前半に少し減少したものの、その後半には再び増加し始め、74年には公爵位継承時の額を上回りこれまでの最高額の1,200,000ポンドにも達している¹⁹⁾。

ところで、公爵に従えば、「不安定な」「私の状態」とは、負債の利子負担が家計を圧迫し、公爵の地位とその生活様式を維持することができないほどに逼迫した家計状況であった。したがって、問題は利子負担が経常収入に占める程度の問題である。経常収入に占める利子負担の割合は、1861年の40%から74年の16%——最低の記録であるが——に低下している。これは、新抵当負債にたいする利子負担の増加率が収入の増加率よりも低かったことによる。この限りで、公爵位継承後に展開された積極的な所領開発、特にバロウからの配当収入が「不安定な」「私の状態」を克服したといえよう。

しかし、負債は絶対額において増加したのである。では、なぜ「剰余金」が増えながらも、新たな抵当負債が生じたのだろうか。

第3図 地代・配当収入の推移 1859—1874年



出所: D. Cannadine, op. cit., p. 95 Appendix B Table III より作成

Cavendish 家の所領経営は、各地の所領が「自立的な単位」をなし、その単位ごとに独立採算制が採用され、所領開発資金の捻出も所領単位ごとに自己金融によることを原則としていた。例えば、農業所領の改良投資は地代収入をその源泉とし、また Eastbourne の開発では最初の 10 年間に自由保有権を購入できる選択権 option を賃借者に保証する建物リースを行ない、その売却によって得られた資金が道路、排水施設、護岸などの建設に充てられたのである²⁰⁾。

バロウでの所領開発資金の調達も、その形態は他の場合とは異なるが、原則として自己金融によるものであった。通常の所領では、地代粗収入から所領管理費用等とともに開発資金も控除され、残金が「送金」としてロンドンに送られたのに対し、バロウの配当収入はすべて直接ロンドンに送られ、家計収入の一部を形成し、「剰余金」の主たる構成部分となったのである。その「剰余金」の多くがバロウに投資された。つまり、あの「二つの経路」による収入、つまり鉱山使用料や配当収入がバロウに再投資されたのである²¹⁾。

しかし、バロウの工業化、特に 70 年代初頭における一連の会社創設は、その範囲を越えるものであった。そこで、不足分は土地抵当かあるいは小地片の売却によって資金が調達されざるをえなかった²²⁾。ただ、それは当面する時期においてはあくまでも補完的なものであった。とはいえ、それが新たな抵当債務の原因となったことも事実である。

もし、バロウの繁栄が持続するのならば、抵当債務はいずれバロウからの配当収入で返済されるであろう。しかし、それがもし暗転すれば、公爵家がバロウ企業群の支配に固執しようとする限り、返済は不可能となるばかりではなく、バロウでの企業活動が抵当債務の累積的蓄積の原因となるだろう。その意味で、バロウにおける公爵の企業活動は、家産管理の危機の主たる原因となる新たな抵当債務の累積メカニズムをそのうちに宿していたのである。ただわれわれが対象とする時期にはそれは萌芽的なものに過ぎなかった。

1) かこれらのこの試みが現実にも成功しつつあることを確信して、J. Ramsden は次のような証言を残している。「バロウは、ジェートおよび麻交易においては、Belfast と Dundee と、木材、Cheshire の塩と周辺地域の鉄鉱石との交易港として、一般的な貨物においてさえも、Liverpool や Glasgow との競争に成功しつつある」(J. Ramsden's evidence to Select Committee on Barrow-in-Furness Corporation Bill 1873, A. 49; reports in Barrow Pilot, 8 2 1873 and 29 8 1874. quoted in S. Pollard, Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. VIII, 1955, p. 216)。

2) Bedford to Devonshire, 15 May 1858; Devonshire to Bedford, 17 May 1858; Bedford to Devonshire, 22 May 1858 の 3 通の書簡である。これらの書簡に関しては、次の 2 つの論文——後述するようにそれらの著者は、19 世紀土地貴族の負債および財政状況に関して見解を異にしているのであるが——において、ほぼその全容が紹介されている。David Spring, English Landed Estate in the Age of Coal and Iron: 1830-1880, *Journal of Economic History*, Vol. XI, No. 1, 1951, p. 19, David Cannadine, The Landowner as Millionaire: The Finances of Devonshire, c. 1800-c. 1926, *Agricultural History Review*, Vol. XXV, 1977, p. 84. なお D. Spring は、別の著書で、「1858 年

に広大な Cavendish 家所領を相続した Burlington 卿は、その適当な管理に関して公爵に忠告をもとめた。かれはそうすることを常としていた。というのは、かれは、公爵を第一級の実業家と考えていたからである」(David Spring, *The English Landed Estate in the Nineteenth Century: Its Administration*, 1963, p. 51.) と指摘している。

- 3) MSS., Devonshire to Bedford, 17 May 1858 quoted in D Spring, *English Landed Estate in the Age of Coal and Iron*, p. 19. 七代目公爵 William Cavendish は、彼の祖父, George Augustus Henry Cavendish (四代目公爵の息子, 1834 年に死亡) から Burlington 伯爵を継承したとき, Lancashire, Sussex の広大な所領——四代目公爵によって George Augustus Henry に設定された財産, それは、城郭 (Holker Hall, Compton Place) を含む——と Burlington House を所有していたが、58 年の公爵位の継承によって 4 つの country houses: Chatsworth と Hardwick Hall (Derbyshire), Bolton Abbey (Yorkshire), Lismore Castle (Ireland), ロンドンの二邸宅; Chiswick House, Devonshire House, そしてアイルランドとイングランド 8 県の広大な土地所領を所有することになった。以上, David Cannadine, op. cit., pp. 79, 82-83.
- 4) この抵当債務の内訳は伯爵所領の負債額が約 250,000 ポンド, 公爵所領の負債額が 750,000 ポンドであった。伯爵所領の抵当債務は、その主たる原因が土地購入費用の捻出であったのに対して、公爵所領のそれは、六代目公爵 (1811-58) の「浪費」癖によるものであった。公爵位の継承によって先代の抵当債務をも相続した六代目のそれは既に 593,000 ポンド (1814 年) に達していたが、館の増改築および造園, 図書蒐集, 外国旅行等, 六代目公爵のいわゆる誇示的消費は先代を遙かに上回るものであった。在位期間 1811 年から 1858 年までに、3 所領と 1 館 (15 年に Burlington House の叔父 Lord George Cavendish への 70,000 ポンドでの売却) の売却金 1034,729 ポンドの収入にもかかわらず、抵当債務を増やすことになった。以上, D. Cannadine, op. cit., pp. 79-82.
- 5) MSS., the Duke of Devonshire to Duke of Bedford, 17 May 1858 quoted in D. Cannadine, op. cit., p. 84 r. 次の同じような指摘が公爵の日記に記されている。「収入は大きい、その大部分が、利子、年賦金、キャツワースの費用に当られ、残余は比較的僅かである。この大部分が現在では相続税を納めるのに必要である。これはわたくしが予想していた以上に悪い状況である。公爵の事業に対する無知を知ってからは、それらが繁栄するのを期待しない」(MSS., 7th Duke's Diary, 26 Jan. 1858 quoted in *ibid.*, p. 84 £).
- 6, 7) MSS., the Duke of Devonshire to the Duke of Bedford, 17 May 1858 quoted in D. Spring, *English Landed Estate*, p. 19.
- 8) *ibid.*, p. 19.
- 9) 注 2) を参照せよ。
- 10) MSS., the Duke of Bedford to the Duke of Devonshire, 25 May 1858 quoted in *ibid.*, p. 19.
- 11) *ibid.*, p. 19.
- 12) MSS., the Duke of Bedford to the Duke of Devonshire, 22 May 1858 quoted in D. Cannadine op. cit., p. 84 £.
- 13) この時期の家産危機の背後には、土地貴族の抵当債務の問題があった。19 世紀イギリス土地貴族の抵当債務に関しては 2 つの論争がある。一つは 1950 年代に展開されたヴィクトリア初期における抵当債務の原因、程度および結果に関する周知の D. Spring と F. L. M. Thompson との論争である。負債の程度の評価について見解は分かれるが、いずれにせよ、この時期には、土地貴族の中に広範に負債が存在したことは事実として確認された。両者の見解を展開したものとして、D. Spring, *The English Landed Estate, do., The Earl of Durham and the Great Northern Coalfield, 1830-80, Canadian Historical Review*, Vol. XXXIII 1952, do., *A Great Agricultural Estate: Netherby under Sir James Graham, 1820-45, Agricultural History*, Vol. XXIX, 1955, do., Ralph Sneyd: Tory Country Gentleman, *Bulletin of the Fohn Rylands Library*, Vol. XXXVIII 1955-6, do., *English*

Landownership in the Nineteenth Century: A Critical Note, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. IX, 1957, do., Aristocracy, Social Structure and Religion in the Early Victorian Period, *Victorian Studies*, Vol. VI, 1963. F. M. L. Thompson, The End of a Great Estate, *Economic History Review*, 2nd Ser., Vol. VIII 1955, do., English Landownership: The Ailesbury Trust, 1832-56, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. XI, 1958, do., English Great Estates in the Nineteenth Century (1780-1914), in *Contribution to the First International Conference of Economic History*, 1960. いまひとつは、イギリス歴史学会において「常識」として定着しつつある D. Spring の見解に対する D. Cannadine の批判とそれに対する D. Spring の反批判である。両者の見解の対立は、大雑把に整理すれば次の点にある。第1は、ビクトリア中期における土地貴族の財政状態の回復を主張する Spring 見解に対して、Cannadine は、それは過大評価であり、19 世紀には財政状態の回復は見られず、世紀末以降にはより深刻となり、ようやく 20 世紀に入って土地売却によって回復するとしていることである。第2は、ビクトリア中期の財政状態の回復の典型例として 7 代目 Devonshire 公爵時代の Cavendish 家の財政状態を位置付ける Spring 見解に対して、Cannadine は、6 代目から 9 代目に至る Cavendish 家の財政状態を検討し、7 代目公爵の財政状態は、負債の回復、財政の健全化という点ではむしろ失敗事例であるとし、その回復は 8—9 代目において果されたとしていることである。この両者の見解に立ち入った検討はここでは割愛せざるをえないが、さしあたり次の点を指摘しておく。Spring 見解は、優れて産業革命・「工業化」と土地貴族の事業活動という視点からこの問題に接近し、土地貴族の非農業的事業とそれからの収入を土地貴族論に新たに位置付けた点に積極的な意味があったが、19 世紀後半以降の土地貴族の財政状態は視野の外に置かれていた。これに対し、Cannadine 見解は、19 世紀から 20 世紀前半までの時期の土地貴族の財政状態の推移を明らかにした点で意義を持つ。しかし、彼の場合には、イギリス資本主義の構造的変化とのかかわりは後景にすり退き、もっぱら土地貴族の個人史的視角から問題にされる。われわれは、「資本主義発展と土地所有」という視角から両者の見解を批判的に検討することによって、両見解が提出した史実を再構成することができるし、またしなければならないだろう。両者の見解を展開したものとして、D. Cannadine, Aristocratic Indebtedness in the Nineteenth Century: The Case Re-Opened, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. XXX, 1977, D. Spring, Aristocratic Indebtedness in the Nineteenth Century: A Comment, *Economic History Review*, 2nd Ser. Vol. XXXIII, 1980, D. Cannadine, Aristocratic Indebtedness in the Nineteenth Century: A Restatement, *Economic History Review* 2nd Ser. Vol. XXXIII, 1980. われわれとはやや異なった視角から、この論争を簡単に紹介したものとして浜田正行『『土地貴族』の『株式・債権保有貴族』への転身過程』桑原莞爾・井上巽・伊藤昌太編『イギリス資本主義と帝国主義世界』1990 年がある。

- 14) MSS., Duke's Diary, 2 June 1858 quoted in D. Cannadine, op. cit., p. 84 r.
- 15) 通常の所領経営においては、土地改良費、管理費等の土地経営費用は原則として当該所領の地代粗収入から賄われる。所領経営における土地経営費用は決して少なくはなかった。たとえば、Ireland の場合には、6 代目公爵の時代 (1816-1858) の経営費用は平均で地代粗収入の 60.7% を占め、改善されたとはいえ、7 代目公爵の時代 (1858-1891) のそれは、55.8% であった。Lindsay Proudfoot, The Management of a Great Estate; Patronage, Income and Expenditure on the Duke of Devonshire's Irish Property c. 1816 to 1891, *Irish Economic and Social History*, Vol. XIII, 1986, p. 45 Table I.
- 16) D. Cannadine, The Landowner as Millionaire, p. 85 £.
- 17) 地代収入と配当収入は、伸び率に差はあったとはいえ、手を携えて増加している。このことは、実証的には確認できないが、所領開発、特に資本投資と地代収入の増加との関連をある程度示唆しているように思われる。
- 18) *ibid.*, pp. 90-91. Cavendish 家の「株式・債券保有貴族」への転身過程については、浜田正行前掲論文。

- 19) *ibid.*, pp. 85-86. 1864年までの負債返済額は60,000ポンドにすぎなかった。
- 20) *ibid.*, p. 85 r. Eastbourne の所領開発については、D. Cannadine, *Lords and Landlords: the Aristocracy and the Towns 1774-1967*, 1980. pp. 229-388. 荒井政治『レジャーの社会経済史』1989年133-138ページ。氏は、ヴィクトリア時代におけるリゾート開発の「貴族主導型開発」として簡単に紹介している。
- 21) S. Pollard は少なくとも1874年まではバロウの資本投資は、「域内資本源泉」the internal sources of capital からのものであったし、他の土地所領からの地代収入あるいは抵当負債や土地売却による資本の投資は、それ以降のものであるとしている。Do., Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire, *Economic History Review*, 2nd Ser., Vol. VII No. 2, 1955, p. 217, do., Town Planning in the Nineteenth Century: the Planning of Modern Barrow-in-Furness, *Transaction of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society*, Vol. LXIII, 1952-53, p. 101.
- 22) 抵当債務は、Scottish Widows, Equitable, Union などの保険会社や親戚、友人、Currey 家の顧客などに依存したといわれる。また、1858-84年に土地の売却によって投資目的のために260,000ポンドが獲得された(D. Cannadine, *op. cit.*, p. 86 6)。しかしこの大半は「大不況期」におけるバロウ企業群の経営危機の救済によって余儀なくされたものである。Cannadine の時期の取り方はこのことを曖昧している。それは、彼の経済発展の諸段階に無自覚な方法と関係がある。

結びに代えて

バロウにおける Devonshire 公爵の企業活動は、自らが独占的に所有する鉄鉱石資源の開発手段としてのファーニス鉄道建設を起点とし、その鉄道会社の経営支配を基礎として、鉄鉱石資源の所有独占にとどまらず、鉱石の採掘からその継起的諸過程を経て最終商品・鋼レールに至る「富」の生産そのものを掌握し、さらには、その世界商品たる鋼レール輸出を軸芯として編成された相関連する諸企業をも支配するものであった。

その出発点がそうであったように、この全過程は Barrow-in-Furness およびその周辺に遍在する所領の経営およびその延長線上の利害によって先導されたものであった。この点に「土地所有の資本化」(土地売却-証券投資)として定式化される20世紀前半期に展開される土地所有貴族の株式・債券保有貴族化とはきわだった違いを見い出すことができる。

しかし、その最奥の基礎には、20世紀のそれと程度の差があるとはいえ、同じように土地所有貴族の家産管理の危機が存在した。この危機は、世界市場におけるイギリスの工業覇権とそれに基づく繁栄という条件のもとで、展開される土地所有の「富」の資本への大規模な転化を伴う所領経営によって、緩和されることができた、とひとまず結論することができよう。

ところが、その所領の資本制的な開発と管理も、それ自身のうちに、家産管理の危機の主要な原因である抵当債務の累積的蓄積を含むものであった。そのことは、大不況期における世界市場におけるイギリスの工業覇権の後退とともに、Cavendish 家の家産管理および所領経営がどのような展開を見せるのかを、ある程度示唆しているように思われる。ここでは、このような指摘にとどめ、その詳しい考察は、別の機会に果たしたい。