

ニューカッスル発日本行き —日英関係史におけるアームストロング社製艦船にまつわる記号性—¹

山 本 睦

0. 序論

19世紀末から20世紀初頭にかけての日本とイギリスとの外交・通商関係は、特に海という舞台、そして海軍という手段を通して、日本を「東洋のイギリス」として国際社会の只中に華々しくデビューさせた。同時にイギリス側にとっても日本との同盟関係は、海防上の支出を大いに軽減させたのみならず、造船業を中心とした多大なる経済効果をもたらした。

本稿の主人公は日本のために造られた、当時世界最強或いは世界最速を誇った英国製大型艦船である。日英関係の産物である、これらの船たちをある社会通念に基づき象徴的機能を持つ「記号」として解釈すれば、或いは複数の記号性の束としての有機的な「テキスト」として解釈すれば、この時代の日英両国間の関係はどのように切り取ることが出来るのだろうか。古代ヘルメス思想においても現代の記号論においても共通して、テキストは「開かれた世界」であり、「それを解釈する者は無限の相互関係を発見することが出来る」(エーコ、1993: 56)のであるが、本稿のねらいは最終的に「開かれた世界」としての船たちが日英両国にとって持っていた存在の意味を比較的自由に解釈することである。しかしそのためにはある一定の歴史的事実の再検証が必要となり、第1節と第2節はこの目的に割かれることとなる。まずは日露戦争における日本海海戦に関する、イギリス側の機密資料の中の記述から出発しよう。

1. 日本海海戦：一つの背景として

日露戦争における日本・ロシア両国海軍の決戦、つまり日本海対馬沖で1905年（明治38年）5月27日から翌日28日にわたって繰り広げられたいわゆる日本海海戦は、世界史上もっとも決定的な海戦の一つと形容されることがある。*Confidential – Maritime Operations of the Russo-Japanese War 1904-5*の中でCorbettは、この戦いのことを以下のように位置付けている。² 尚、下の引用の中で筆者がイタリクスを施した*our*とは第三国であるイギリスを意味している。

… perhaps the most decisive and complete naval victory in history... Not in *our* most successful war had we obtained a command of the sea so nearly absolute as that which Japan now enjoys.

[イタリクスは筆者による]

日本海海戦の結果、ロシア側の死者が4,830名、それに対し日本側の死者は117名、それに加えて約6,000名のロシア兵が捕虜となった。東郷平八郎率いる連合艦隊は8隻のロシア側戦艦を沈め4隻を捕らえた。8隻のロシアの巡洋艦の内、ウラジオストクに戻ったのは1隻のみで、5隻は沈没し2隻は捕らえられた(Till, 2006: 44-45)。

東洋の、伸び盛りではあるにせよ依然弱小国家であった日本が、欧州列強の中でももっとも脅威であった国の一つを相手にして、何故ここまで圧倒的な勝利をおさめることが出来たのか。枚挙に暇のない夥しい数の要因を種別毎に分類し、その中から最も決定的であると思われるものを挙げると、一方には圧倒的に優れた船や武器等の装備があり、他方にはこれまた完璧に近い諜報活動とそのネットワークがあった。後者に関してChapman (2003: 71) は、[Japan and Russia] owed their knowledge of each other far more to their secret service systems than to actual military reconnaissances³という1909年の時点でのイギリス側関係者の言葉を引用しながら、日露が互いの敵を知るに至った経緯の中において両国の非常に高次元のインテリジェンス能力の存在が如何に

大きかったかを述べているが、とりわけ日本側の諜報機関については、同じく1909年に出された、当時イギリスのDirectorate of Military Operations (DMO)であったGeneral Ewartの‘[we] always understood that the Japanese owed a great deal to the perfection of their pre-arranged system of secret service’という発言にあるように、その仕事はまさに「完璧」であったようである(Chapman, 2003: 71)。

さてこれ以降の第2節と第3節では、前段で触れた二つの要素の内、前者のいわゆるハード面で日本を著しく強化した要素、特に「船」を中心に据えて、日露戦争の際「当事者」であった日本と、上の記述からも明らかのように日本側に加担しながらも「観察者」であったイギリス両国の関係の根の深い側面を、二次的文献資料に加えて当時の記録、手記等も織り交ぜながら論じてゆく。無論、この二国間の関係に関して大前提とされるべきは1902年に締結された日英同盟であるが、その締結の過程とそれによって生じた様々な利潤及び問題点、また締結後の両国間の関係の経過、さらには日英同盟の推移と日露戦争の推移の関係には本稿ではあまり深く立ち入りはしない(これらについてはチェックランド、1996; Nish, 1985等を参照)。

2. アームストロングの船と日本

本節と次節の焦点は、海軍力のハード面の「船」であるが、より具体的には本稿の副題にもある、英国「アームストロング社」製の、そして種別としては商船ではなく軍艦—より詳しくは「防護巡洋艦」と「戦艦」—である。まず、製造元である「アームストロング社」について、短くその沿革を述べることにする。

イングランド北東部、ニューカッスル・アポン・タイン及びその周辺地域特にタイン川流域は、現代においても日産自動車が工場進出したことでも有名なように、日英の絆を語る上で最も重要な場所の一つであるが、その二国間の親密な関係の最盛期は19世紀末に遡り、それは造船王であり水力工学に長けた発明家でもあったウィリアム・G・アームストロング(1810 - 1900)とともにあった、と言っても過言ではない。アームストロングは法律家から転じて産業資本家になった人物で、1847年にニューカッスル・アポン・タイン

の西2.4キロにあるエルズウィック・エステートに、W・G・アームストロング社を設立した。

創設間もない頃は油圧クレーンなどの製造を手掛けていたが、その転機は1867年に訪れた。エルズウィックからタイン川を数マイル下ったところにある、ロー・ウォーカー造船所の社主、チャールズ・ミッチェルとアームストロングの間に協力関係が成立し、以来、新造の船はロー・ウォーカーで建造され、それらに砲を装備するのがエルズウィック、ということになった。二社はその後、1883年に合併しサー・W・G・アームストロング＝ミッチェル社となって、翌年エルズウィックに新造船所が完成すると、軍艦はエルズウィックで、そして商船は従来通りウォーカー造船所で建造するという分業体制を敷いた。1896年には「ミッチェル」の名前が落ちて、サー・W・G・アームストロング社となるが、1年後にはジョセフ・ウィットワース・オープンショー工場との合併が行われ、サー・W・G・アームストロング＝ウィットワース社となった(コンテヘルム、1989: 10-43)。前段で「アームストロング社」と引用符に入れて書いたのは、これら度重なる社名変更のためであるが、以降は簡便性のため、これら全ての時期を通じて、引用符なしで単にアームストロング社と表記することとする。

1884年のエルズウィック・ヤードの完成は、タイン河畔の歴史の大いなる変革を加速させた。翌1885年に進水した水雷付き巡洋艦「パンサー」を発注したオーストリア＝ハンガリー帝国が、最初の外国のクライアントであったが、その他にもアームストロング社に艦船の建造を依頼した国はあとを絶たず、結果としてニューカッスル・アポン・タインは「大きくて、汚くて、騒々しい工業都市」⁴ではあるものの国際色溢れる町となった。自国イギリスは言うに及ばず、日本、中国、アルゼンチン、チリ、ブラジル、ノルウェイ、ポルトガル、スペイン、イタリア、トルコそしてルーマニアがこぞってアームストロング社に艦船を発注した。それに加えてアメリカ合衆国も、元来ブラジルのために建造された艦船2隻を買い取っている(Keys & Smith, 1996: 6)。写真1は、1885年当時のエルズウィック造船所の様子である。これは後に削り取られることになる中州のキングズ・メドウ島から撮影されており、右手に見える白い船がオーストリア＝ハンガリー帝国海軍の「パンサー」である。

しかし、これらの国々の中で一等抜きん出た「お客様」があった。それが日本であった。日本の帝国海軍はアームストロングにとって、ウォーカー・ヤード時代からの重要な取引相手であった。

1882年12月22日の勅令により、総理大臣は陸軍省と海軍省に兵力増強、新しい艦船の建造等を命じ150万円を陸軍に、そして300万円を海軍に割り当てた。しかし海軍側はこれを不十分とし、1883年から1891年の8カ年の期間に亘った2,664万円を要する設備増強案を提示、明治天皇の御意がありこれは認められることとなった。さらに海軍はその後5カ年に亘る増強案を1888年に提案する。清国との戦争を想定するこの計画は一旦は否決されたものの、結局1890年の国家予算に計上される(Asakawa, 2003: 24-25)。

このような経緯を経て潤沢な資金を得た日本海軍は、超高性能大型艦船をアームストロング社に発注した。代表的なものにはウォーカー造船所で造られた防護巡洋艦「浪速」、「高千穂」、そしてその後エルズウィック造船所で生を受けた、戦艦「八島」、「初瀬」、巡洋艦の「吉野」、「浅間」、「常盤」、「出雲」、「磐手」などがある。それぞれの艦船の排水量等に関するデータは表1を参照。

写真1：タイン川のキングズ・メドウ島からのエルズウィック造船所の眺め
(出典：Keys & Smith, 1996: 4)



表1：タイン河畔で建造された日本の主要軍艦

(出典：コンテヘルム、1989: 40)

(単位：トン)

軍艦名	種 別	排水量	造船所	進 水	終 焉
浪速艦	防護巡洋艦	3,700	AMW	1885年3月	1912年7月擱坐沈没
高千穂	防護巡洋艦	3,700	AMW	1885年5月	1914年10月沈没
吉 野	防護巡洋艦	4,180	AME	1892年12月	1904年5月沈没
龍 田	駆逐艦	920	AME	1894年4月	1926年廃艦
八 島	戦 艦	12,330	AME	1896年2月	1904年5月沈没
高 砂	防護巡洋艦	4,160	AME	1897年5月	1904年12月沈没
浅 間	装甲巡洋艦	9,700	AWE	1898年3月	1947年廃艦
常 磐	装甲巡洋艦	9,700	AWE	1898年7月	1945年8月沈没
初 瀬	戦 艦	14,967	AWE	1899年6月	1904年5月沈没
出 雲	装甲巡洋艦	9,733	AWE	1899年9月	1947年廃艦
磐 手	装甲巡洋艦	9,733	AWE	1900年3月	1947年廃艦
鹿 島	戦 艦	16,400	AWE	1905年3月	1924年廃艦

注) アルファベット記号は、それぞれ下記の造船所を示す。

AMW→アームストロング=ミッチェル社ウォーカー造船所

AME→アームストロング=ミッチェル社エルズウィック造船所

AWE→アームストロング=ウィットワース社エルズウィック造船所

特筆すべきは、表1に見るようなアームストロング社が日本海軍のために建造した艦船の殆どが当時としては世界最高のレベルにあった、ということである。この点は次節においてさらに別の角度から検証を加えることとなるが、ここでは個々の具体的艦船に関する評価を拾い上げてゆくことにしよう。

まず、ウォーカー造船所で建造された「浪速(艦)」と「高千穂」についてであるが、これら姉妹艦はともに、俗に言う「浪速級」と称せられるものである。長さは垂線間長91.4メートル、全幅14.0メートルで、燃料は石炭350トン、速力18.5ノット。乗員が325名で、兵装については26cm砲単装2基2門、15cm砲単装6基6門、6ポンド砲単装2基2門、四連装ノルデンフェルト砲10基、ガトリング機関銃4基、38cm魚雷発射管4門を装備していた。これら2隻はのちの海軍造船部長ウィリアム・ホワイトによって設計され、英国本国のロイヤル・ネイヴィーにおいても羨望の的であったようである⁵。

1885年のそれぞれ3月と5月に進水した「浪速(艦)」と「高千穂」は、高速による航行能力と強大な攻撃力を兼ね備えた防護巡洋艦で、コンテヘルム(1989: 35)によれば、「日本政府に引き渡された時点では、これらの艦はもっとも高速でもっとも厚い装甲の巡洋艦であった」。この2隻の艦船はまた、アームストロング自身が「建設費がかさんで不格好な装甲艦に代わるものとして

長いこと推奨してきたタイプの艦でもあった」⁶。因みに2艦の建造費は54万6980ポンドであった。しかし、「浪速」と「高千穂」のベースとなった少し旧式で小型の「エスメラルダ」でさえも、アームストロング本人の言葉によれば「世界でも最高速で武装も最強」⁷であった。その「エスメラルダ」は、元来チリ政府の注文によって建造が進められていた高速装甲巡洋艦であったが、日本が1883年にこれを買収しようとし、チリ側は一旦拒否したものの、1894年には結局日本の手に渡り「和泉」と命名された(コンテヘルム、1989: 34)。

「浪速」と「高千穂」が進水して10年以上の時が経ち、エルズウィック・ヤードからさらに大型の戦艦クラスである「八島」がデビューする。1896年2月に進水した「八島」はアームストロング社が日本海軍のために手掛けた戦艦の第一号で、同じく英国のタイムズ・アイアン・ワークス社によって建造され同年3月に進水した姉妹艦「富士」とともに、いわゆる「富士級一等戦艦」と分類されるものである。全長125.5メートル、全幅22.4メートル、燃料は石炭1,200トン、速力は18ノット。乗員637名、兵装は30cm砲連装2基4門、15.2cm砲単装10基10門、3ポンド砲単装20基20門、2.5ポンド砲単装4基4門、45cm魚雷発射管5門を装備していた。Keys & Smith (1996: 26)はこの「八島」に関して、次のように描写している。

She was the first battleship built for the Imperial Japanese Navy at Elswick. Her keel was laid down on 6 December 1894 and she took twenty months to complete. Bearing the ancient poetic name of Japan, the *Yashima* was one of the largest and most formidable warships of her day. The ship's main armament consisted of four 12-inch guns and the secondary armament included twenty three-ponder guns. There were five torpedo tubes. Her armoured belt was eighteen inches thick over the machinery spaces.

(Keys & Smith, 1996: 26)

上の引用でやはり注目すべきなのは、Keys & Smithが「八島」のことを当時で最も大きく破壊力の最も強い戦艦の一つ(‘one of the largest and most

formidable warships of her day')である、と書いている点である。これは勿論、姉妹艦「富士」についても当て嵌まることであるが、この2艦が建造された頃はイギリスで近代軍艦の基本形が確立された時期であり、「八島」と「富士」はまさに時代の世界最先端技術の賜物であったのである。

日露戦争でこの「富士級」は連合艦隊第一艦隊第一戦隊として出征したが、皮肉にも「八島」が優れた戦艦の何たるやを最も雄弁に証明して見せたのは、その最期においてかもしれない。これには上記Keys & Smithからの引用文の最後の一文、'Her armoured belt was eighteen inches thick over the machinery spaces'が大きく関わっている。開戦から約3ヶ月が経過した1904年5月15日、「八島」はパトロール経路に落とされた水雷を複数食らって船体に穴が開き、結局は沈没の憂き目を見るのだが、数時間なんとか持ち堪えて海上に浮かび続けたことで、乗組員の殆どは命を取り留めたのである(cf. Keys & Smith, 1996: 28)。これは当時、乗員保護という観点から考えるとまさに奇跡的なパフォーマンスだったのである⁸。写真2はタイン川沿い、ニューカッスルの波止場にて一般公開されている停泊中の「八島」である。見物客の目にさらされることが何らかの不利益を生み、後の不運を招いたかどうかは定かではない。

日本海軍がイギリスの造船技術の恩恵で世界最強クラスの艦船を取り揃えるに至ったのには、単に予算のみの問題ではなく、無論それなりの前提となる手続きがあった。例えばチェックランド(1996: 199)によれば、アームストロング社の1884年の日本との契約書には、契約の対象となっていた「高速の未装備の軍艦」は「すべての点においてイギリス海軍のこれと対応する最良の艦と同等となるよう建造され、装備され、艤装されなければならない」⁹旨が記されている。

写真2：タイン河畔に停泊中の戦艦「八島」（出典：Keys & Smith, 1996: 27）



日本がイギリスの造船所と海軍契約を結ぶに至った際、その基本的条件はイギリス海軍、ロイヤル・ネイヴィーの契約と同じであった。このことはチェックランド(1996: 199)の述べているように、日本人に艦船建造の監督権を与えることを意味していた。同じく同氏の指摘にあるように日本帝国海軍の士官たちがイギリスの造船所に立ち入る権利を持っていたということは、今後の造船関係の技術移転に大きな加速を与えることとなる。

さてこのように、海軍力のハード面である艦船や大砲等の機械類を支える要素の中にも「人間関係」というソフト面的ファクターは不可欠である。「イギリスと日本の船の製作者と操縦者との相互関係は、二国間でのたえざる往復をまねき、イギリス産業にとって重要な事業を創り出し、在日イギリス人に広範な雇用機会をもたらした」(チェックランド、1996: 75)。ここで言う、「在日イギリス人」とはいわゆる「お雇いイギリス人」のことである(その最も有名な一人に海軍兵学校で英語を教授したバジル・H・チェンバレンなどがある)。彼らは日本人を「生徒('pupil')」とみなしたが、日本人はテクノロジーの吸収に旺盛で、先に触れたような契約面での隠れた優遇措置も手伝って、日本海海戦での圧倒的勝利の後にはイギリス人たちの「生徒」ではなく「ライバル」へと大きく成長を遂げる。

さて、上でチェックランドの言う「二国間でのたえざる往復」には、イギリスで建造した艦船の「回航」事業(日本への引き取り)も含まれていた。ではアームストロング社製の軍艦はどのような経緯を経てどのような人間たちによって日本に持ち帰られたのであろうか。チェックランド(1996: 209)は、イギリスを訪れた日本の帝国海軍将校たちには大きく分けて二つの任務があったと述べている。その一つはイギリスの造船所での日本海軍軍艦の建造を監督することであり、この派遣期間は数年に及んだ。もう一種類の任務というのが、イギリス造船所から新造艦船の引き渡しを受けることであった。このために派遣された日本帝国海軍の将校は滞在期間は「ほんの短期間」で、引き渡しに先だって各地の訪問に時間を費やしつつ特殊技術を持つ企業を見学したが、「それは一種の暇無し休暇であった」(チェックランド、1996: 209)。

彼らの任務がチェックランドの書いているように本当に「休暇」のごとく

であったか否かは知る由もない。実際、日本海軍関係者のイギリスでの行動は掴みどころがなく出入国に関する記録さえ残っていないのが実情であるが、当時の記録から回航事業なるもののある程度の実態は把握可能である。

山本(1937)は上で述べた防護巡洋艦「高千穂」と戦艦「八島」両艦のイギリスから日本への引き渡しに携わった、海軍少将山本直徳(1860 - 1929)¹⁰の日本帝国海軍での履歴を詳細に記しているが、それによればまず、派遣される将校は海軍省より特定の艦船の「回航委員」或いは「回航事務取扱委員」なるものに任命され、次いで内閣或いは太政官より英国出張（または英国差遣）を命じられた。そして普賢所参拝の後、日本人の海軍将校たちはチェックランドの言う「暇無し休暇」へと旅立つわけであるが、「高千穂」回航の際は1885年9月27日横須賀を出帆し、約2ヶ月後の同年11月28日ロンドン（当時の日本の表記では「倫敦府」）に到着、翌1886年5月6日ニューカッスル（同じく当時の日本の表記では「新城」となっている）のタイン川より「高千穂」にて出艦し、同年7月3日に横浜に着艦している。

山本(1937)における「八島」回航の際の日程の記録は「高千穂」の際のそれより若干詳細に亘っており、1896年8月8日に東京を出発、横浜を「解欄」の後日本郵船株式会社の汽船「旅順丸」に乗り込みイギリスへ向けて出立、同年10月18日にロンドンに到着している。イギリスに滞在中、後の山本少将は同年12月11日に海軍省より「八島」の機関長に任命されている。「回航委員」一行は1897年9月15日にニューカッスル・アポン・タインを出艦、イギリスのプリマス、当時英領であったマルタ、エジプトのポート・セード、現在のイエメンにあるアデン、スリランカのコロombo、シンガポール、さらに香港を経由して同年11月30日に横須賀の軍港へと帰着している。実に2ヵ月半の長旅である。

尚、寄港地の一つポート・セードはスエズ運河の入り口にあたる。1917年、「八島」の回航から20年の後にここを旅した後の海軍中将、片岡覚太郎の手記には、ポート・セードもスエズも「いずれも運河あつての港」であり、

^{スエズ}蘇士の地峡を切断して東西交通の上に大革新を与えたレセップ氏の腕の冴えは、麻醉剤を嗅がして人間の腹でも何でも縦横に料理する名医

のメスにも譲らなかった。氏の腕の冴えが無かったら二十世紀の歴史も変っているだろう。僕も今この運河を抜けようとして、面前氏の遺業の偉大なるを見て、大に氏のために太鼓を打って見たくなくなった…。

(片岡、1919/2001: 70)

とある。イギリスとの友好関係のゆえ、スエズ運河を航行することが出来たことが当時如何に重要であったかが見て取れる記述である¹¹。このスエズ航行に関するメリットについては次節にて、また異なる観点から再考する。兎も角、以上のような経緯ではるばるイングランド北東部ニューカッスル・アポン・タインより日本へと運ばれた戦艦「八島」は、その約7年と半年後、乗組員の命を守りつつポート・アーサー沖にゆっくりと沈んでゆくこととなる。

3. 艦船たちのもつ「記号」的なる意味

さて第1節、第2節で論考してきたように、日本海軍が大国ロシアを相手に世界の海戦史上最も一方的勝利を収めるに至ったその背後には、ハード面での強味としては同盟国イギリスで建造された艦船や大砲等の武器(そして「ソフト面」ではイギリスと密接な連携を保ったインテリジェンス)の存在があった。そしてイギリス製軍艦の好例として挙げた、アームストロング社がエルズウィック造船所で日本のために造った戦艦「八島」も、またそれ以前に同社によりロー・ウォーカー造船所で産み出された防護巡洋艦の「浪速」や「高千穂」も、当時としては掛け値無しに世界最強クラスの船であった¹²。

これは何を意味するものか。本節では記号論的視点からこれまで述べた史実を再考してゆくことになるが、それに先立ち歴史解釈に「都合のよい」若干の理論的枠組みを提示することとする。

記号論学者Eco (1976) は、先達であるSaussure (1916)やPeirce (1931-1958)そして Morris (1938)らの議論の上に立ち、「記号(sign)」というものを次のように定義している。

I propose to define as a sign *everything* that, on the grounds of a previously established social convention, can be taken as *something standing for*

something else.

(Eco, 1976: 16)

この定義でEcoは、「既成の社会的慣習にのっとして(‘on the grounds of a previously established social convention’)」と述べているが、この部分はかなり広義に解釈されるべきであろう。例えば降り積もった雪の上についての「足跡」は、「何か別のものまたはこと(‘something else’)」、つまり「ある動物や人間(たち)の存在」を象徴する(‘standing for’)「何か(‘something’)」である、ということ、われわれの頭の中にある「常識の辞書」¹³に載っていることなのである(山本、2003: 21)。ただし、Ecoの言う「記号現象(sign phenomenaまたは semiotic phenomena)」は、「煙」が「火」そのものを示すものではなく、また「足跡」が「動物」や「人間」そのものを示すものではないがごとく、「モノ」それ自体を体現することはない(Eco, 1976: 190)。

「記号」よりさらに有機的に複雑である上位概念に「テキスト」というものがある。Ecoは「テキスト」の概念について以下のように述べている。

A text represents the result of the coexistence of many codes.

(Eco, 1976: 57)

ここで言う‘codes’とはまさに「記号性」とも解釈出来るものであり、Ecoの論点は『『テキスト』とは沢山の『記号性』が共存した結果を表すものである』ということになる。さらに「テキスト」という概念自体(及びその使われ方)についてもかなり柔軟な解釈が可能であり、例えばBrown & Yuleの定義を引用すると以下ようになる。

We shall use **text** as a technical term, to refer to the verbal record of a communicative act.

(Brown & Yule, 1983: 6)

「コミュニケーション行動を言語をもって記録したもの」とは当然のごとく、

何かのメッセージや意味を伝える話し言葉と書き言葉全般を示し得ることになる。人間の言語行動を何等かの手段で記録すれば、それは即ち全て「テキスト」である、というBrown & Yuleの解釈は言語学の守備範囲内では十分に柔軟であるが、「記号」が「言語記号」と「非言語記号」に分類出来るように、「テキスト」も「言語」を超えたレベルから分析することが当然可能である。「非言語」によるコミュニケーションの中にもメッセージや意味を運び、「記号性」によって編まれた「テキスト」が存在する余地は十分にある。メッセージ性を帯びた絵画を例にとればこれは自明のことであり、スーパーマーケットの大安売りのチラシが言語を用いた立派な「テキスト」で、ピカソの『ゲルニカ』がその計り知れないメッセージ性にも拘らず「テキスト」ではないとすれば、これはあまりにもピカソに対して非礼なことである(山本、2003: 25-26)。さらにもっと大きなスケールで考えると、まさに「自然世界」そのものが「偉大なるテキスト」である(エーコ、1993: 37)、という発想もあり得るのである。

そこで、前節で見た世界的に最高レベルの「作品」としての艦船の存在を、複数の「記号性」からなる一種の「テキスト」と解釈するとどうなるだろうか。「ディコンストラクション」の流れによる「無制限の記号現象」という概念の「邪道な流用」に対して警鐘を鳴らし、観察者中心主義によるテキストの「過剰解釈」にある一定の節度をもたせるべく登場したのが、「テキストの意図」という概念であるが(コリーニ、1993: 12-15; エーコ、1993: 36)、これら日本の顧客のために造られたイギリス製軍艦の中に見て取れる「テキストの意図」とは如何なるものであろう。

自国のロイヤル・ネイヴィーに提供するのと同等の世界最強クラスの日本仕様の艦船たちは、先程引用したEco (1976: 16)の「記号」の定義ののっつて素直に解釈すればイギリスと日本の外交関係の蜜月期を象徴する「記号」と言える。そしてそのことを裏付けるがごとく、艦船という「記号」には機密情報及び当時最先端のテクノロジーの供与という大きな「おまけ」が付いてくる。これらのソフト面での「おまけ」もまた、ハードウェアとしての船やそこに装備された銃砲の類と等しく日英関係史における両国の蜜月時代を体現する重要な「記号」である。

「浪速」と「高千穂」が発注される前年である1883年、興味深い出来事が

起こっている。アームストロング社と日本政府との交渉で初期のころ重要な役割を果たしたブリッジフォード少佐はこの年の11月、日本の海軍使節団の団長伊東提督に付き添ってエルズウィックに足を運んでいるが、伊東の訪英中にアームストロング社のレンデルに対し重要な注文が予想される際には機密事項を日本側に供与したい旨を伝えている(コンテヘルム、1989: 34)。

「私はこの情報をひそかに日本の使節に提供したいのです。彼らがこの型の艦に決定し、われわれに発注するのであればという条件つきですが」¹⁴

ブリッジフォードの言う「この情報」とは、イギリスの提督の名が付けられたアドミラル級戦艦の1隻であった、「コリングウッド」という艦船の仕様に関する機密情報で、かくしてイギリス海軍省の最新艦船設計の極秘仕様が日本の海軍使節に知られることになった(コンテヘルム、1989: 35)。

ここで、もう一つの興味深い「おまけ」として挙げたい要素は、最高機密情報提供と同じく、当時の日英関係の極めて良好なること及びイギリスが日本のために或いは東アジアにおける利権のために行使した静かなる力(‘silent power’)の非常にはっきりした「記号」と解釈出来る(cf. Gow, 2003: 40)ものである。第2節において艦船の回航事業の詳細を述べた際に触れた、ポート・セードからアデンへと抜けるスエズ運河の航行権がそれである。日露戦争における日本の勝因で上では触れなかった部分には勿論、ロシアのバルティック艦隊が殆ど息も絶え絶えに日本海に到着したということがあった。それは取りも直さず、イギリスがロシア海軍のスエズ運河の通行を拒否し、必然的に彼らがアフリカ大陸南端を經由して士気を失い壊血病を患いながら¹⁵、遠路はるばる航海せざるを得なかったためである。前節で引用した片岡覚太郎中将の歓喜の情も、このコンテクストの延長線上にあったのである。

ここでイギリス製日本艦船からは少し脱線し、ロシアの船にまつわる記号性にも触れておこう。日露戦争において、日本海軍にとっての大変意味深い、勝利へと直接繋がる「記号」の一つは、バルティック艦隊の艦船から発せられた黒煙であった。記号論の基本概念を説く際に常に引き合いに出され

る「煙」は、ここでは一般的によく例えに用いられる単に「火の存在」を象徴する記号ではない。単純に考えると、先ずこの黒煙は「敵艦隊の存在及び接近」を示す記号であり、そして二次的に相手を攻略する策に大いに寄与する記号でもある。これは何もロシアの艦隊が目的地とした日本海においてのみならず、周到に張り巡らされた諜報網ゆえ、アフリカの南端、喜望峰の沖であっても、またマダガスカル島沿岸においても勿論同じ記号性を持っていた。しかし「黒煙」のもつ記号性はこれにとどまらない。そもそも何故、ロシアの艦船はそれ程目立つ黒煙を吐き出しながら航行しなけりななかつたのか。イギリスは日本との同盟関係のため、ウェールズ産の黒煙の少ない上質の石炭をロシア海軍に提供することを拒んだ。ロシアの朋友フランス産の石炭はより多く黒煙を発生し、海上彼方からも艦隊の発見を容易にしたのである。詰まるところ、バルティック艦隊の黒煙は、日英の細やかな戦略上の配慮に根ざした友好関係を象徴する「記号」でもあったのだ。同じくこの「黒煙」を「テキスト」として捉えた場合には、複数の直接的間接的記号性から織り成される、当時の国際情勢を如実に反映した複合的テキストと言えるであろう。

さて今一度日本側の事情に立ち戻り、ここで注意を向けなければならないのは、日本海軍が取得したイギリス製最強最新の艦船たちのもつ「記号性」は、上で論じたように「おめでたい」ものばかりではなかつた、という点である。自明の事実ではあるが、そもそも日英両国の接近は、19世紀末から20世紀初頭におけるイギリスの東アジア政策の大きな転換の結果でもあった。イギリスがこの地域でのフランス、ロシアの影響力に対抗するためには、ドイツやアメリカとの同盟関係を模索することも選択肢の内にありはした。また中国艦隊を強化する策もあったが、財政難の英国海軍省は日本との同盟関係樹立が最良との判断を下した。この考えは彼らにとって大いに功を奏し、日露戦争終結後には中国周辺の海防に関わる費用を大幅に削減することが可能になったのみならず、この地域に派遣していた戦艦を呼び戻しそれらをより軽量の巡洋艦で置き換えることが出来るという大きなボーナスがあった。(Gow, 2003: 38-41)。

現在も北東イングランドはタイン・アンド・ウェア州のレコード・オフィ

ス（文書館）に保存されている、アームストロング社の艦船・大砲等の取引状況や社内の会議の議事録等を集めた『アームストロング・ペーパー』には、同社が複数の国々に軍艦や武器を売り、「お客様」同士が世界のどこかで戦争をしている、という奇妙な（或いは当然の）当時の世界情勢を窺い知るに足る資料が含まれている。アームストロング社が日清戦争時の日本にとっての敵国であった清国にも艦船を供給しており、その1隻である「致遠」を同社製の防護巡洋艦「吉野」（表1を参照）が沈めたという事実は特に有名である(Keys & Smith, 1996: 17-21)。

エルズウィックで造られ1892年12月に設計者フィリップ・ワッツの夫人の司式によって進水したこの「吉野」は、速力において特に優れ世界記録の保持者でもあった。翌1893年7月の試験航行では、潮流に逆らっても22ノット、潮に乗れば23ノットを超えるパフォーマンスを示し、‘the fastest cruiser in the world’として文字通り世界にその名を轟かせた(Keys & Smith, 1996: 26)。「吉野」のスピードは日清戦争の戦況を左右し、日本におけるエルズウィック造船所の声価を大いに高めたのである(コンテヘルム、1989: 38)。

清国の「致遠」という艦船は、上でGow (2003)に従って論じたようなイギリスの中国艦隊へのてこ入れの跡を示す「記号」であり、それがイギリスと日本との蜜月時代の「記号」である「吉野」に敗れたのである。日清両国の艦船を造り出しそのパフォーマンスを熟知していたアームストロング社の関係者たちにとっては、日清戦争の行方はある程度予測可能であったかもしれない。

日清戦争の際、アームストロング社が日本の艦船や大砲などと同様、清国側のそれもその長所短所を把握していたのと同じように、日露戦争の場合もイギリス側はその当事者双方の戦力を的確に把握していた。コンテヘルム(1989)より抜粋した以下の引用文によれば、当時のロシアの艦船も多くはイギリス製であった。ウィリアム・アームストロングと会社を合併したパートナーであった、チャールズ・ミッチェルは、特にロシア側の軍艦事情に精通していた模様である。また下の引用に登場するホーソン・レズリーは、実は日本との関わりも大変強い会社で、同じくタイン河畔サンダーランドのセント・ピーターズ造船所でアームストロング社製の駆逐艦「龍田」（表1を参照）

ほか多数の日本仕様の船の艤装を担当していた。加えて日本人技術者の訓練・指導にも熱心であった。

チャールズ・ミッチェルは早くも一八六〇年代にロシアのために軍艦を建造していた。一八八六年にホーソンの造船関連会社と合併したアンドリュー・レズリーのヘバン造船所もロシアとの間に関係を確立していた。同造船所が最初に建造した一七隻の艦船のうち、十一隻はロシアからの注文によるものであり、一八八八年から九六年の間に、ホーソン・レズリーは八隻の巡洋艦をロシア義勇艦隊のために建造している。そのうえ、同社はロシアの旗艦ペトロパブロフスタクのエンジンもとりつけていた。

一八八三年にはタインサイドのもう一つの造船会社スワン・ハンターズ社も、ロシアのために三隻の巡洋艦を建造している。しかし、外国船建造という点でアムストロング社の最大のライバルはチャールズ・マーク・パーマーだった。彼の経営するジャロウ造船所は、一八九三年までにロシアの艦船数隻を含めて、二八隻の軍艦を建造していた。一九〇五年の早い時期に、アシユタブラ号はタイン川のパーマー造船所を出航してロシア艦隊に加わる航海に出た。エルズウィックをはじめとする北東部の造船所では、日露戦争の大海戦を注視し、イギリス製の艦船や大砲の性能に関する議論が戦わされていたのである。

(コンテヘルム、1989: 50-51)

以上、日清・日露両戦争を見守った第三国イギリス側の諸々の事情を勘案すると、当時世界最新鋭のイギリス製日本仕様の艦船たちには、「代理戦争のための有料の実験道具」としての記号性があったことは否定出来ない。戦艦「八島」も、また防護巡洋艦の「浪速」や「高千穂」、「吉野」も、テキストとして、或いはもっと広い意味で「作品」として見た場合、(当然のことながら)日英両国間の友好関係を示す「薔薇色」と濃淡様々な灰色が入り混じった、かなり複雑な色合いを呈しているということになる。これらの優れ

た船に現れた「テキストの意図」の中の一つには確実に、イギリス海軍省の目論んだ極東における危険回避とコスト削減という要素がある。

記号論的視点に立ってもう一つ注目すべきなのは、この時代にイギリス側も日本側も、別の目的・用途でこれらの艦船という記号性の集合体としての「テキスト」を「利用していた」という点である。哲学者リチャード・ローティは、「テキストが本当はどのようなものか」という解釈を探求するウンベルト・エーコの姿勢を批判し、代わって我々は目的に応じてテキストを利用すべきだと論ずる(ローティ、1993: 135-166; コリーニ、1993: 16-17)。しかし本稿における議論から明らかなのは、テキストの性質によっては（特にそれが物理的実体を持つ非言語テキストの場合には）その「解釈」と「利用」は決して同列に扱われるべき問題ではなく、それらの間には大いなる時間差さえも存在し得る、ということである。例えば我々は沈んでしまった戦艦「八島」そのものを利用することはもはや出来ないが、「八島」を様々に解釈することはいまだに可能なのである。

さて、艦船そのものに付随してくる「ソフト面でのおまけ」については上でも触れたが、これらは「船」というテキストに添えられた、或いはその周辺の一部を成す「薔薇色」の記号性の束である。そして19世紀末（及び20世紀初頭）の日英関係史において、これら「薔薇色」の側面はやはり軽視することが出来ないのである。アームストロング社の経営を後に創業者から引き継いだ、サー・アンドリュー・ノーブルの息子ジョン・ノーブルの、エイミー夫人が記した次の言葉もまた、艦船たちの薔薇色ではない部分の記号性と同様にまた「真」である。

「イギリスは日本の海軍を建設していたのだ。エルズウィック造船所で建造された四隻の戦艦のためにイギリスの海軍省選り抜きの大佐を四人も派遣しており、イギリス海軍の艦船と同等の良好な状態に保つために同じくイギリス人の技師たちを送り込んでいる。ロシアが日露戦争に敗れたのも不思議とするにたりない」¹⁶

上で述べたイギリス海軍省の目論みのための副次的手段であったかどうかは

断定出来ないが、私たちがこれまで振り返ってきた往年の海のスターたちの持つ「テキストの意図」の中には「日本を強くしたい」というイギリス政府、イギリス海軍そしてイギリス企業の強い「意図」が入り混じていたのは事実である。そしてこれは全く自明の事実過ぎない。しかし自明の記号性を論ずることは、我々観察者にとっては、自然世界そのものまでをも「偉大なるテキスト」として捉え、その中に無限の相互関係を発見するという、記号論的作業の重要な指標—或いはデフォルト値—となるため、決して無駄であるとは言い切れない。

この他にも様々な要素が、イギリス製日本艦船の「テキストの意図」の候補として上がってくるが、記号論学者たちが恐れる観察者中心主義によるテキストの「過剰解釈」に陥らないためにも、この辺りでこの小論を閉じるのが安全であろう。本稿において書き切れなかった史実や資料の提示とともに、今後の大きな課題となるのは「記号の生産(‘sign production’)」(cf. Eco, 1976: 191)という概念の日英関係史への応用である。特に本稿で主に論じてきた時期の次に訪れる、イギリスから日本への技術移転の過程を考察するには、「船」という「記号」を生産し続ける「造船事業」を一種の‘sign production’として解釈することが非常に有効であると思われる。

註

- 1 本稿執筆にあたっては、長年に亘り多数の方々の御協力を賜った。イングランド北東部を訪れた際、ニューカッスル・アポン・タイン市在住の、アンガス・マクドナルド判事とアン夫人のお世話で、2003年の冬に同市のメルトン・パークにあるタイン・アンド・ウェア州レコード・オフィス（文書館）を訪れ資料閲覧を行う貴重な機会を得た。また、ニューカッスル郊外ノーサンバランド州にある、アームストロングの別邸、クラッグサイドを2004年夏に訪問した折には、クラッグサイド元学芸員のケン・ウィルソン氏に地元以外での入手が難しい地方自治体発行の文献資料を賜り、また館内において詳細なプライベート・ツアーをしていただく幸運に与った。作家のC.W.ニコル氏は、日露戦争の時期を中心とした日英両国の海軍を描いた長編小説『盟約』執筆時の様々なエピソードを筆者にお話し下さるとともに、氏が発掘し、編集したばかりの有益な手記資料を提供して下

た。広島日英協会専務理事の渡辺幹郎氏と、比治山大学の寺田芳徳名誉教授からは、日英関係史全般及び筆者の曾祖父山本直徳に関して幅広いソースからの二次資料を頂戴した。さらにその他の資料の収集に関しては、ケンブリッジ大学東洋研究学部のピーター・コルニツキ教授とスティーブン・ラージ博士に大変有用な助言をいただいた。これらの中には直接的に本稿の内容に含まれていないものもあるが、この場を借りて皆様に心より御礼を申し上げる次第である。

2 Till, 2006: 45とGow, 2003: 40を参照。これは1915年に元来機密文書として書かれたものであるが、1994年に復刻版が出版されている。

3 Public Record Office, Kew, WO106/6150.

4 これはアームストロング社の経営を創業者から引き継いだ、アンドリュース・ノーブルの息子ジョン・ノーブルの、エイミー夫人の言葉である。彼女は平和主義者であり、武器を売って利潤を稼ぐことに大いなる疑問を持っていた。詳しくは、コンテヘルム、1989: 51を参照。

5 これら艦船に関する数値的データについては（後にある「八島」と「富士」の場合も）、西田寛氏のウェブ・ページを大いに参考にさせていただいた。この場にて深謝の意を表するものである。

6 同じく興味深い事実がコンテヘルムによって以下のように記されている。

浪速艦の進水に触れてアームストロングはこう予言した。「この艦が所属することになる国は、平和を愛するわが国と衝突を起こすことは決してないであろう」。

(コンテヘルム、1989: 35)

7 Dougan (1970: 138).

8 この日触雷し沈没した艦船は「八島」1隻ではなかった。同じくアームストロング社の手になる戦艦「初瀬」(エルズウィックにて進水したのは1899年6月)が「八島」より先に触雷したが、この船は「八島」のように長く持ち堪えることは出来ず、500人以上の乗組員とともに数分の間に沈んでしまった。偶然にも同日、やはりアームストロング製の巡洋艦「吉野」も沈没するが、それは全く異なる理由の為である。詳細についてはKeys & Smith (1996: 28)を参照。

9 「『未装備の軍艦』の契約書」の写し(Sir W. G. Armstrong, Mitchell & Company Limited)より。タイン・アンド・ウェア文書館所蔵。

10 本稿の筆者の曾祖父にあたり、「高千穂」回航の後にはその姉妹艦である「浪速」の機関長となり、東郷平八郎艦長のもと日清戦争の時期を迎えた。また後で述べるように、1897年の英国滞在中に「八島」の機関長となるが、日露戦争時には幸いその任を解かれていた。全くことと場合によっては本稿は書かれていなかったかもしれない。山本(1937)の著者は直徳の次男、徳である。

11 因みに、回航委員の海軍士官一行の、ポート・セードの次の寄港地であったアデンについては、片岡は次のように記述している。

三月二十七日正午、明らかに眼前に展開せられた景色—景色という美しい文字を使うのが口惜しい程な、色もない、影もない、ドス黒い岩石の重なり合った地殻の一部分が、何等の粉黛を著けることなく、最も露骨に、最も醜穢に、その生地を露している。これが亜丁か、これでも港か、世の中にこんな殺風景な無愛嬌な港の存在を許した造物主の酔狂にも呆れかえる。

(片岡、1919/2001: 60)

- 12 アームストロング社のみではなく、日本海軍はイギリス各地の他の造船会社とも契約関係を持っていた。例えば前節で触れた戦艦「富士」はタイムズ・アイアン・ワークス社製であり、また日露戦争時の東郷平八郎の旗艦シップであった「三笠」はイングランド北西部、バロウ・イン・ファーンネスのヴィッカーズ社の手になるものである。ただ、「三笠」の武装は、海軍拡張計画によって同時期に造られた戦艦、「敷島」、「初瀬」、「朝日」と同様に悉くアームストロング砲であった。アームストロング社とヴィッカーズ社は後の1927年に合併することとなる(コンテヘルム、1989: 49)。
- 13 「常識の辞書」の概念についてはBrown & Yule (1983), p. 44を参照。
- 14 *Rendel Papers*, TWAS 31/2591にある1883年4月4日付けの、ブリッジフォードからレンデルへの手紙よりコンテヘルム(1989)が引用したもの。
- 15 この様子についてはTill, 2006: 46-47を参照。
- 16 コンテヘルム(1989: 54)より引用。

参考文献

- Asakawa, M. (2003) 'Anglo-Japanese Military Relations, 1800-1900'. In: I. Gow, Y. Hirama & J. Chapman (eds.) (2003), pp. 13-34.
- Brown, G. & G. Yule (1983) *Discourse Analysis*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Chapman, J. W. M. (2003) 'Britain, Japan and the "Higher Realms of Intelligence"', 1900-1918'. In: I. Gow, Y. Hirama & J. Chapman (eds.) (2003), pp. 71-88.
- チェックランド、O. (1996) 『明治日本とイギリス』 杉山忠平・玉置紀夫訳、東京：法政大学出版局。
- コリーニ、S. (1993) 「有限解釈と無限解釈」、S. コリーニ (編) (1993), pp. 1-32.
- コリーニ、S. (編) (1993) 『エーコの読みと深読み』 柳谷啓子・具島靖訳、東京：岩波書店。
- コンテヘルム、M. (1989) 『イギリスと日本：東郷提督から日産までの日英交流』 岩瀬孝雄訳、東京：サイマル出版会。
- Corbett, J.S. (1994) *Maritime Operations of the Russo-Japanese War 1904-5*. Somerset:

- Avedikian Rare Books [original document published in 1915].
- Dougan, D. (1970) *The Great Gun-Maker: The Story of Lord Armstrong*. Morpeth: Sandhill Press.
- Eco, U. (1976) *A Theory of Semiotics*. Bloomington: Indiana University Press.
- エーコ、U. (1993) 「解釈と歴史」、S. コリーニ (編) (1993), pp. 33-64.
- Gow, I. (2003) 'The Royal Navy and Japan, 1900-1920: Strategic Re-evaluation of the IJN'. In: I. Gow, Y. Hirama & J. Chapman (eds.) (2003), pp. 35-50.
- Gow, I., Y. Hirama & J. Chapman (eds.) (2003) *The History of Anglo-Japanese Relations, 1600-2000, Vol. III: The Military Dimension*. London: Palgrave Macmillan.
- 片岡覚太郎 (ニコル、C.W.編) (2001) 『日本海軍地中海遠征記』東京：河出書房新社 [元の書物は1919年に「非売品」として出版].
- Keys, D. & K. Smith (1996) *Down Elswick Slipways: Armstrong's Ships and People, 1884-1918*. Newcastle upon Tyne: Newcastle City Libraries.
- Morris, C. (1938) *Foundations of the Theory of Signs* (International Encyclopaedia of Unified Science 1-2). Chicago: Chicago University Press.
- Nish, I. (1985) *The Origins of the Russo-Japanese War*. London: Longman.
- Peirce, C. S. (1931-1958) *Collected Papers*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press.
- ローティ、R. (1993) 「プラグマティストの歩み」、S. コリーニ (編) (1993), pp. 135-166.
- Saussure, F. de (1916) *Cours de Linguistique Générale*. Paris: Payot.
- Schurman, D. M. (1981) *Julian S. Corbett 1854-1922*. London: Royal Historical Society.
- Till, G. (2006) 'Trafalgar, Tsushima and Onwards: Japan and the Decisive Naval Battles of the Twenty-First Century', *The Japan Society Proceedings*, **144**: 42-56.
- 山本 睦 (2003) 『イギリスの道—フォトジェニックな英国記号論』東京：松柏社。
- 山本 徳 (1937) 『山本家由緒書』。

From Tyneside to Japan
— Armstrong's Warships as 'Signs' and 'Texts' in the History of
Anglo-Japanese Relationship —

Mutsumi YAMAMOTO

Keywords: Britain, Japan, sign, text, battleship, cruiser, Lord Armstrong, navy, Suez Canal, Sino-Japanese War, Russo-Japanese War, Newcastle upon Tyne

Geoffrey Till (2006) argues that before the battle of Tsushima, on 27 May 1905, Heihachiro Togo must clearly have had Nelson in mind when signalling his fleet 'The existence of our Imperial country rests on this one action. Every man must do his utmost'. At Tsushima, Togo's fleet sank eight out of the twelve Russian battleships and sank or captured seven out of the eight cruisers of their opponent. The number of the Japanese killed was 117, compared to 4,830 Russians. Julian Corbett (1915) called this battle 'perhaps the most decisive and complete naval victory in history Not in our most successful war had we obtained a command of the sea so nearly absolute as that which Japan now enjoys'.

Why was the Imperial Japanese Navy so successful in this decisive war? It was partly because of the British-built superior equipment and partly because of the 'higher realms of intelligence' with perfectly pre-arranged system of secret service (cf. Chapman, 2003). This paper focusses on the mechanical side of the issue with particular interests in the Japanese warships produced by William G. Armstrong (1810-1900), which were the largest, fastest or most formidable vessels of their day.

The theoretical devices that are introduced here are the concepts of

‘sign’ and ‘text’. Umberto Eco (1976) defines these notions as in (1) and (2) below. For the sake of simplicity, a clear-cut distinction between the concept of ‘sign’ in (1) and that of ‘code’ in (2) will not be drawn in the current context:

(1) I propose to define as a sign *everything* that, on the grounds of a previously established social convention, can be taken as *something standing for something else*.

(Eco, 1976: 16)

(2) A text represents the result of the coexistence of many codes.

(Eco, 1976: 56)

Eco further maintains that the concept of ‘text’ can be extended well beyond the realm of verbal art, so that ‘the natural world’ itself can be interpreted as one great piece of ‘text’ (Eco, 1993; Collini, 1993). In this paper, Armstrong’s warships for Japan are interpreted as non-verbal ‘signs’ and ‘texts’, and the contents of the signs/texts that we observe shed some light on both rosy and rather mercenary aspects of Anglo-Japanese relations between the late 19th century and the beginning of the 20th century. The warships themselves are sometimes accompanied by secondary benefits to the Japanese, which can also be taken as ‘something standing for something else’.

W. G. Armstrong founded his Elswick Works in 1847 in Newcastle upon Tyne to manufacture hydraulic equipment. The company met with a great deal of success after moving into the field of armaments, coming to an agreement with Charles Mitchell who owned a shipbuilding yard at Low Walker in the East End of Newcastle. In 1882, the firms of Armstrong and Mitchell agreed to merge, and they began to produce large vessels at Mitchell’s Low Walker Yard. The opening of the new Elswick Shipyard in 1884 marked the arrival of ‘an extraordinary chapter in Tyneside’s history’

(Keys & Smith, 1996). Beginning with Austria-Hungary, many nations placed orders for warships, including Britain, Japan, China, Argentina, Chile, Brazil, Norway, Portugal, Spain, Italy, Turkey and Rumania.

Amongst the most prominent customers was the Imperial Japanese Navy, which ordered twelve major warships from the Low Walker and the Elswick Yards between 1885 and 1905. Officers of the Imperial Japanese Navy visited these shipyards in Newcastle to witness launches and to take delivery of Armstrong's vessels back to Japan via the Suez Canal, stopping at Malta, Port Said, Aden, Colombo, Singapore, Hong Kong, etc. (cf. Yamamoto, 1937).

The right to sail through the Suez Canal, that was under the British rule, is clearly one of the 'secondary benefits' to Japan and can be interpreted as a notable 'sign' of the favourable relationship between Britain and Japan. The Baltic Fleet, on the other hand, had to travel past the coast of the Cape of Good Hope, suffering from not only the rigours of the extraordinary long and arduous voyage, but also failing morale and scurvy. The Russian vessels also smoked quite profusely on their way to the Japan Sea, and this was yet another secondary benefit to the Japanese. Britain refused to provide the Russian Fleet with their high-quality Welsh coal; the coal provided by France, Russia's ally, produced thick smoke, that made the Russian ships discoverable at any point on their voyage. The thick smoke here can be taken as a complex 'text', consisting of (at least) several different 'signs' (or 'codes') – i.e. that of the existence of the Baltic Fleet itself, that of their approach, that of the 'silent power' that Britain exercised for Japan, etc.

Getting back to the British-built warships themselves, those for the Japanese were first-class super-vessels and built and armoured under the same condition as those for the Royal Navy were (Checkland, 1996), and their superior performance is clearly the 'sign' of the rosy aspect of Anglo-Japanese relationship. The Low Walker's cruisers *Naniwa* and *Takachiho*,

designed by Sir William White, were the fastest cruisers with the thickest armoured belts in the world, when they were launched in 1885. Another cruiser *Yoshino* slid down the Elswick slipways on 12 December 1892. At the completion of steaming trials in July 1893, the *Yoshino* too was heralded as the fastest cruiser in the world (Keys & Smith, 1996). On 28 February 1896, the first battleship built for the Imperial Japanese Navy at Elswick, the *Yashima*, was launched. The *Yashima* was one of the largest and most formidable warships of her day with her main armament consisting of four 12-inch guns and secondary armament including twenty three-ponder guns. Besides, her armoured belt was eighteen inches thick over the machinery spaces (Keys & Smith, 1996), and this helped her remain afloat for several hours after striking two mines at the entrance to Port Arthur, so that loss of life was minimum.

However, at the same time, these ships must also be viewed as the ‘signs’ standing for a rather devious facet of the relationship between the two nations. To keep a position of superiority over other super-powers in the Far East - Russia, in particular, Britain considered alliance suggestions with the US or Germany for several years, but increasingly Japan began to appear as the best option. The Admiralty switched from scraping together funds to strengthen the vulnerable China Fleet to the alliance politics with Japan (Gow, 2003).

The Armstrong Paper, housed at the Tyne and Wear Record Office at Melton Park in Newcastle upon Tyne, clearly documents the fact that Sir W. G. Armstrong Mitchell and Co. Ltd. was selling warships and armament to both parties involved in the Sino-Japanese War, which can possibly be characterised as a preliminary step towards the forthcoming Russo-Japanese War. It is interesting to note that, during the Sino-Japanese War, the Elswick-built cruiser *Yoshino* sank the Chinese cruiser *Chih Yuan*, which had also been produced and launched at the Elswick Yard. The *Chih Yuan* can be regarded as a ‘sign’ standing for a part of the British effort to strengthen

China, whilst the *Yoshino* is one of the ‘signs’ of the alliance politics of Britain with the Japanese. On the one hand, the victory of the *Yoshino* over the *Chih Yuan* appropriately signifies the shift of British foreign policy towards the stronger co-operation with the Japanese, but, on the other hand, the *Yoshino* and all the other Armstrong’s performance vessels built for the Imperial Japanese Navy are ‘signs’ of the double-faced aspect of the friendship between Britain and Japan. Interpreted as ‘texts’, these warships must be characterised as quite complex pieces of text that encapsulate both rosy and grey, devious facets of Anglo-Japanese relations at the time.

As far as the Russo-Japanese War is concerned, quite a few of the Russian warships were also British-built, and Charles Mitchell, William Armstrong’s business partner, was particularly knowledgeable about the performance of the Russian Fleets, having produced vessels for the Russians since as early as 1860s. Other rivalling companies in Newcastle upon Tyne, including Hawthorn and Charles Mark Palmer, also built and armoured many warships for the Russian Navy (Conte-Helm, 1989). Accordingly, the shipbuilders in Tyneside, as well as the Royal Navy and the British government itself, might well have forecasted ‘the most decisive and complete naval victory in history’ by the Imperial Japanese Navy. It is true that the expensive, cutting-edge warships for Japan, that beat their Chinese and Russian counterparts, were ‘texts’ containing a series of strategic ‘signs’ – including those signifying the superior Japanese naval performance as the result of an experiment or as a ‘test-bed’ in the Far East.

Having said so, the sunnier and rosier ‘signs’ of the Anglo-Japanese relations cannot be underestimated. After all, it meant the emergence of a new regional naval power, Japan, in the late 19th century and, as Gow (2003) argues, when the Imperial Japanese Navy’s building programme had been stopped due to lack of funds, it saw the Royal Navy helping them meet the Russian Pacific Fleet threat.