

Zinovy Petrovich Rozhestvensky

L'uomo che visse il dramma della sconfitta annunciata

REDAZIONE

(TEMPO DI LETTURA: 15 MINUTI)

MAESTRI DEL COMANDO NR. 025 – aprile 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



Introduzione

Zinovy Petrovich Rozhestvensky, viceammiraglio della Marina Imperiale Russa, rappresenta una delle figure più tragiche e controverse della storia navale moderna.

Nato l'11 novembre 1848 a San Pietroburgo e morto il 14 gennaio 1909 nella stessa città, la sua vita si snoda attraverso un periodo storico cruciale per l'Impero Russo: la Guerra Russo-Giapponese del 1904-1905.

Questo conflitto, che oppose la Russia zarista all'Impero giapponese emergente, segnò la fine del predominio europeo in Asia e l'ascesa del Sol Levante come potenza mondiale.

Rozhstvensky non fu un mero testimone di questi eventi, ma il protagonista assoluto di una delle più grandi tragedie navali della storia: il comando della Seconda Squadra del Pacifico, che compì un viaggio epico di 18.000 miglia nautiche per essere annientata in una sola giornata nella battaglia di Tsushima.

La sua figura incarna il paradosso del leader competente e determinato che viene sacrificato da un sistema corrotto e inefficiente: un uomo che sapeva che la missione era impossibile ma che, per dovere e lealtà, la portò a termine comunque, pagando con la salute, la carriera e la reputazione.

Cenni biografici

La carriera di Rozhstvensky ebbe inizio nel 1865, quando a diciassette anni entrò nella Marina Imperiale Russa. Dopo aver frequentato la Scuola Navale, si distinse nella Guerra Russo-Turca del 1877-1878, partecipando a operazioni con le torpediniere nel Mar Nero.

La sua competenza tecnica e la sua determinazione lo portarono rapidamente ai vertici della gerarchia navale: nel 1885 fu nominato attaché navale a Londra, dove per tre anni raccolse informazioni sulla Royal Navy e supervisionò la costruzione di navi per la flotta russa.

Al ritorno in patria nel 1894, ottenne il comando del incrociatore "Vladimir Monomakh", con cui compì lunghe navigazioni nel Pacifico, partecipando anche alle operazioni durante la Guerra Sino-Giapponese del 1894-1895.

La sua carriera proseguì con incarichi sempre più prestigiosi: nel 1896 divenne capo del Distaccamento di Addestramento Artiglieresco, nel 1898 fu promosso Contrammiraglio, e nel 1903 raggiunse l'apice della gerarchia burocratica come capo dello Stato Maggiore Generale. Questa posizione lo rendeva uno dei più influenti ufficiali della Marina Imperiale, responsabile della pianificazione strategica e dell'organizzazione delle forze navali.

Lo scoppio della Guerra Russo-Giapponese nel febbraio 1904 trovò la Russia impreparata. La flotta del Pacifico, concentrata a Port Arthur, venne sorpresa e gravemente danneggiata dall'attacco giapponese del 9 febbraio. Nonostante i tentativi di uscita, la flotta rimase bloccata in porto, e dopo la caduta di Port Arthur nel gennaio 1905, venne completamente annientata. La Russia si trovava così privata di ogni presenza navale significativa nel Pacifico, e le sue forze terrestri in Manciuria dipendevano da una linea ferroviaria transiberiana lunga, vulnerabile e insufficiente.

In questa situazione disperata, lo zar Nicola II e il suo consiglio decisero di inviare la flotta del Baltico, l'unica forza navale significativa rimasta, in un viaggio epico intorno all'Africa per raggiungere il Pacifico. La scelta del comandante cadde su Rozhstvensky, nonostante egli avesse espresso chiaramente la propria contrarietà all'operazione.

In una lettera allo zar, l'ammiraglio aveva evidenziato l'impossibilità logistica della missione, l'inadeguatezza delle navi, l'inesperienza degli equipaggi, e la superiorità giapponese. Tuttavia, la lealtà verso la monarchia e il senso del dovere lo spinsero ad accettare l'incarico.

La formazione della Seconda Squadra del Pacifico fu affrettata e caotica. Le navi disponibili erano un misto di unità moderne, come le corazzate della classe Borodino, e navi obsolete, alcune delle quali risalivano agli anni Ottanta dell'ottocento (in un periodo in cui la durata tecnologica di una nave era inferiore ai 12 anni).

Gli equipaggi erano reclutati in fretta e furia: contadini senza esperienza marittima, operai delle fabbriche, rivoluzionari politicamente ostili al regime. I marinai esperti erano già impegnati nel Pacifico, morti o prigionieri dei giapponesi. La preparazione fu insufficiente: esercitazioni di tiro che si risolvevano in fiaschi, manutenzione trascurata, rifornimenti di carbone e viveri di scarsa qualità.

Il viaggio ebbe inizio il 15 ottobre 1904 da Reval. Rozhstvensky, appena promosso viceammiraglio, comandava una flotta di trentotto navi, tra cui otto corazzate moderne, nove incrociatori, dieci cacciatorpediniere e numerose unità ausiliarie. Il percorso previsto era estremo: circumnavigazione dell'Africa, attraversamento dell'Oceano Indiano, passaggio dello Stretto di Malacca, risalita verso il Giappone. Un viaggio di 18.000 miglia nautiche, attraverso climi tropicali e tempeste, senza basi di rifornimento amichevoli, in tempo di guerra.

Il viaggio si rivelò un'odissea. Pochi giorni dopo la partenza, la corazzata *Oryol* si incagliò su una secca, rimanendo bloccata per più di un giorno. Il 21 ottobre, nel Mare del Nord, la flotta russa commise uno dei più gravi errori della sua storia: confondendo i pescherecci britannici del Dogger Bank con torpediniere giapponesi, aprì il fuoco, affondando un peschereccio e danneggiandone altri. L'incidente del Dogger Bank provocò una crisi diplomatica con la Gran Bretagna, che quasi portò alla guerra, e impose alla flotta una sosta forzata a Vigo in Spagna, dove Rozhstvensky dovette negoziare freneticamente per evitare ulteriori complicazioni.

La flotta proseguì verso sud, facendo scalo a Tangeri, dove Rozhstvensky divise le forze: una parte, comandata dal contrammiraglio barone Fölkersam, attraversò il Canale di Suez, mentre egli stesso guidava la parte principale circumnavigando l'Africa. L'appuntamento era previsto all'isola di Sainte-Marie nel Madagascar, ma i rifornimenti promessi dalla Germania non arrivarono, e la flotta dovette fermarsi per due mesi nella inospitale baia di Nosy Be, nel nord-ovest del Madagascar. Questo ritardo si rivelò fatale: diede tempo ai giapponesi di riparare le navi usurate dalla guerra e di preparare l'imboscata finale.

Durante la sosta a Nosy Be, Rozhstvensky dovette affrontare non solo i problemi logistici, ma anche la demoralizzazione degli equipaggi.

Il cibo era spesso avariato, molti marinai morirono di per il calore elevato, alcuni si suicidarono gettandosi in mare. Le esercitazioni di tiro rivelarono carenze preoccupanti: soprattutto nel lancio dei siluri emersero gravi criticità. La manutenzione delle navi era impossibile senza un bacino di carenaggio che potesse ripulire le carene dalle incrostazioni al fine di limitare la riduzione di velocità imposta dai cosiddetti macrofouling (cirripedi molluschi e alghe).

Nonostante tutto, Rozhstvensky mantenne la coesione della flotta. La sua reputazione di ufficiale rigoroso e integro, nonostante il carattere irascibile, gli valse il rispetto dei subordinati. Non era corrotto come molti altri ufficiali dell'epoca, e la sua dedizione al dovere era indiscutibile. Tuttavia, la tensione accumulata lo rendeva sempre più esasperato: aveva l'abitudine di gettare i suoi binocoli in mare o contro i compagni di viaggio quando si arrabbiava, e le sue espressioni caustiche e rude erano temute da tutti.

Il viaggio riprese nel marzo 1905, con l'aggiunta di una terza squadra di rinforzo composta da vecchie navi costiere, comandata dal contrammiraglio Nebogatov. Questo ulteriore ritardo, imposto dalle pressioni politiche di Pietroburgo, diede ai giapponesi ancora più tempo per prepararsi. La flotta attraversò l'Oceano Indiano, passò lo Stretto di Malacca, e il 26 maggio 1905 entrò nello stretto di Tsushima, a poche ore da Vladivostok.

Rozhestvensky aveva scelto questa rotta per sfruttare la nebbia e l'oscurità, sperando di sfuggire ai pattugliatori giapponesi. Ma una delle navi ospedaliere non rispettò le norme di oscuramento, e all'alba del 27 maggio venne scoperta dagli incrociatori giapponesi. Il segnale di scoperta fu trasmesso via radio all'ammiraglio Togo, che attendeva nella baia di Chinhae in Corea.

La battaglia di Tsushima fu un massacro. Togo uscì con la sua flotta ed eseguì il classico "taglio della T", inserendo la sua formazione perpendicolarmente alla linea russa.

Le navi giapponesi, più veloci e manovrabili, più moderne e meglio addestrate, concentrarono il fuoco su poche unità russe alla volta. Rozhestvensky, a bordo della corazzata *Knyaz Suvorov*, tentò di manovrare, ma dopo poche ore di combattimento fu colpito da una scheggia di granata alla testa. Gravemente ferito, perse conoscenza e dovette essere trasbordato, contro la sua volontà, sulla torpediniera *Buiny*.

La flotta russa si disgregò. Le corazzate *Knyaz Suvorov*, *Oslyabya*, *Imperator Aleksandr III* e *Borodino* affondarono. Durante la notte, le torpediniere giapponesi completarono l'opera. Al mattino del 28 maggio, il contrammiraglio Nebogatov, succeduto al ferito Rozhestvensky, si arrese con le sette navi rimaste. Delle trentotto navi russe, ventidue erano state affondate, dodici si erano arrese, solo tre raggiunsero Vladivostok. I russi persero 4.505 uomini, i giapponesi solo tre torpediniere e un centinaio di caduti.

Rozhestvensky, prigioniero dei giapponesi, fu curato all'ospedale navale di Sasebo. Ricevette la visita dell'ammiraglio Togo, che lo trattò con rispetto e cortesia. Rimpatriato dopo il Trattato di Portsmouth del settembre 1905, dovette affrontare una corte marziale insieme agli altri ufficiali sopravvissuti.

Fu assolto sulla base dell'incapacità derivante dalle ferite ricevute in battaglia, che lo avevano reso incosciente al momento della resa. Tuttavia, la sconfitta lo segnò profondamente: si ritirò dalla Marina nel 1906, visse come recluso a San Pietroburgo, e morì nel 1909, meno di quattro anni dopo la battaglia, a causa delle complicazioni delle ferite e della depressione.

Virtù umane e navali

Dedizione

Lo spirito di servizio e la dedizione furono le qualità fondanti dell'esistenza di Rozhestvensky.

Egli servì la Marina Imperiale Russa e lo zar Nicola II con assoluta dedizione per oltre quarant'anni, sacrificando la salute, la carriera e infine la vita per un dovere che sapeva impossibile. La sua dedizione alla patria fu totale: quando gli fu chiesto di comandare una missione che considerava folle, non esitò ad accettare, pur avendo espresso chiaramente le proprie riserve strategiche.

Questa dedizione si manifestò nella cura meticolosa per i dettagli logistici: trentadue operazioni di rifornimento di carbone, la gestione dei viveri, la manutenzione delle navi in condizioni impossibili.

La resistenza fisica e psicologica dimostrata durante il viaggio di otto mesi fu straordinaria: sopportò il caldo tropicale, le tempeste, le malattie degli equipaggi, le defezioni, la demoralizzazione, mantenendo sempre la coesione della flotta.

Anche dopo essere stato gravemente ferito a Tsushima, mantenne la dignità e il senso del dovere, rifiutandosi di arrendersi anche quando era incosciente.

Lealtà

L'obbedienza e il rispetto rappresentarono aspetti complessi del carattere di Rozhestvensky.

Come ufficiale della Marina Imperiale, egli obbedì agli ordini dello zar e del governo, anche quando questi erano evidentemente errati. Tuttavia, la sua obbedienza non fu cieca: prima di accettare il comando, espresse chiaramente le proprie perplessità, tentando di dissuadere i superiori da un'impresa che riteneva disastrosa.

La condivisione dei rischi con i suoi uomini fu totale: durante il viaggio, Rozhestvensky condivise ogni privazione, dalla mancanza di cibo fresco alla calura soffocante delle caldaie.

L'imparzialità fu praticata con rigore: premiava il merito indipendentemente dall'origine sociale, e la sua reputazione di ufficiale non corrotto era rara nell'ambiente della Marina zarista.

La lealtà verso i suoi subordinati fu assoluta: difese gli ufficiali durante la corte marziale, rifiutando di scaricare su di loro la responsabilità della sconfitta.

Appartenenza

Per quanto riguarda patria e onore, Rozhestvensky incarnò questi valori in modo tragico.

Il suo onore personale era inscindibilmente legato al dovere militare: preferire la morte alla resa, la dignità alla fuga, il silenzio alle scuse.

Lo spirito di corpo della flotta del Baltico, che egli aveva guidato attraverso un'odissea, era basato sulla fiducia reciproca e sulla consapevolezza di condividere un destino comune.

La fratellanza tra i marinai, costruita attraverso mesi di privazioni condivise, era reale, anche se fragile.

Tuttavia, la sua concezione di patria era profondamente legata alla monarchia zarista: serviva lo zar più che la Russia, la tradizione più che il popolo, il dovere formale più che la sostanza strategica.

Autorevolezza

L'autorevolezza e l'integrità di Rozhestvensky erano innegabili, ma fondate su basi diverse da quelle tradizionali.

La legittimazione del suo comando derivava dall'incarico imperiale, ma venne consolidata dalla sua competenza tecnica e dalla sua reputazione di integrità.

I suoi uomini lo seguivano perché sapevano che era il più capace di condurli attraverso l'impossibile, e perché sapevano che non si sarebbe arricchito a loro spese.

La conoscenza che possedeva era vasta e tecnica: artiglieria navale, costruzione di navi, logistica, geografia, diplomazia. Questa erudizione gli conferiva un ascendente naturale sui subordinati.

L'integrità morale fu mantenuta con rigore: non si arricchì indebitamente, non favorì i compagni di bevute, distribuì equamente le risorse disponibili.

La sua autorevolezza si manifestava in un modo di comandare rigoroso e esigente, che imponeva rispetto attraverso la competenza più che attraverso la simpatia.

Capacità di giudizio

Il giudizio e la capacità decisionale furono le qualità che resero Rozhestvensky un leader tragico.

Egli possedeva un eccezionale buon senso in campo strategico: comprese immediatamente che la missione era impossibile, che le navi erano inadeguate, che gli equipaggi erano impreparati, che i giapponesi erano superiori.

La sua analisi, espressa chiaramente nelle lettere allo zar, dimostrava una lucidità straordinaria. Il suo istinto militare, affinato in decenni di servizio, gli permise di leggere la situazione con precisione chirurgica.

Il coraggio morale fu costante: ebbe il coraggio di esprimere le proprie perplessità ai superiori, di affrontare un nemico soverchiante, di sopportare l'umiliazione della sconfitta con dignità.

Tuttavia, questo coraggio non si tradusse in azione: una volta accettato l'incarico, Rozhestvensky non trovò il modo di trasformare la sua consapevolezza critica in strategia efficace, limitandosi a eseguire un piano che sapeva disastroso.

Responsabilità

La responsabilità fu esercitata da Rozhestvensky con coscienza e onestà.

Egli sentiva profondamente il peso della responsabilità per le vite degli uomini affidati al suo comando. L'equilibrio tra dovere militare e umanità fu mantenuto con successo: durante il viaggio, curò le condizioni degli equipaggi, tentò di migliorare i rifornimenti, difese i marinai dalle ingiustizie.

La pianificazione della spedizione fu meticolosa, considerando le circostanze: ogni scalo, ogni rifornimento di carbone, ogni manovra fu curato con precisione. Tuttavia, la sua concezione della responsabilità era fortemente limitata dalla struttura burocratica: Rozhestvensky si sentiva responsabile verso lo zar e la Marina, ma non riuscì a sviluppare una responsabilità strategica verso la nazione, accettando passivamente un piano che sapeva disastroso per la Russia.

Consapevolezza

La consapevolezza di sé caratterizzò Rozhestvensky in modo marcato.

L'umiltà non gli mancava nonostante la posizione elevata: riconobbe che la vittoria dipendeva da fattori al di là del suo controllo, che la missione era probabilmente impossibile, che il sistema militare russo era corrotto e inefficiente.

La lucidità nel riconoscere la situazione reale fu straordinaria: comprese perfettamente la natura della minaccia giapponese, l'inadeguatezza delle sue forze, la follia dell'impresa.

La fiducia in sé stesso fu limitata: Rozhestvensky non credeva ciecamente nella propria capacità di vincere, ma mantenne la determinazione di portare a termine il dovere.

La consapevolezza della propria storicità lo portò a comportarsi in modo da garantire un esempio di dignità anche nella sconfitta.

Padronanza

La padronanza di sé fu una qualità che Rozhestvensky coltivò con difficoltà. L'autocontrollo emotivo era precario: il suo carattere irascibile, l'abitudine di gettare i binocoli, le espressioni caustiche testimoniano una tensione interiore costante.

Tuttavia, nei momenti cruciali, mantenne la calma necessaria per comandare.

L'adattabilità fu notevole: passò dalla burocrazia di Pietroburgo al comando operativo in mare, dalla pianificazione strategica alla gestione di una crisi logistica senza precedenti, sempre trovando il modo di proseguire. L'innovazione non fu il suo campo: Rozhestvensky era un ufficiale tradizionale, legato alle procedure e alla gerarchia, e non riuscì a innovare strategicamente quando l'occasione avrebbe richiesto audacia.

Motivazione

La motivazione fu il carburante dell'intera impresa di Rozhestvensky.

Il suo impegno fu totale e ininterrotto per otto mesi: dalla partenza da Reval alla battaglia di Tsushima, egli dedicò ogni energia alla missione.

L'iniziativa non gli mancò nel campo logistico e tattico: trovò soluzioni creative per i rifornimenti, gestì le crisi diplomatiche, mantenne la coesione della flotta.

Tuttavia, a livello strategico, l'iniziativa venne meno: accettò il piano imposto da Pietroburgo senza cercare alternative audaci.

L'ottimismo era limitato: Rozhestvensky era realistico sulle possibilità di successo, ma mantenne la speranza di poter almeno salvare parte della flotta.

L'esempio personale fu sempre il suo principale strumento di leadership: condivise ogni privazione, rischiò la vita in battaglia, mantenne la dignità nella prigionia.

Empatia

L'empatia di Rozhestvensky si manifestava in modo selettivo e controllato.

La comprensione delle dinamiche psicologiche dei suoi uomini era limitata: li considerava "muzhiki" indisciplinati che dovevano essere controllati, piuttosto che partner in un'impresa comune.

La consapevolezza politica lo portò a comprendere le conseguenze diplomatiche delle sue azioni, come dimostrato nella gestione dell'incidente del Dogger Bank, ma non riuscì a tradurre questa consapevolezza in influenza politica efficace.

La sua capacità di guida emotiva era basata sulla paura e sul rispetto più che sull'ispirazione: gli uomini obbedivano perché temevano le sue ire, non perché condividevano la sua visione.

Leadership

Le abilità sociali completavano il quadro di un leader tecnico ma non carismatico.

La sua influenza era significativa all'interno della Marina, ma limitata al di fuori: non riuscì a convincere lo zar a rinunciare all'impresa, non riuscì a ottenere il sostegno politico necessario.

La comunicazione era diretta e tecnica, ma non persuasiva: Rozhestvensky sapeva spiegare i problemi, ma non sapeva vendere le soluzioni.

La leadership esercitata era di tipo gerarchico e burocratico: guidava attraverso l'autorità formale più che attraverso l'ispirazione personale.

La coesione del gruppo veniva mantenuta attraverso la disciplina e la necessità condivisa, più che attraverso la fiducia reciproca.

La gestione del conflitto era rigida: preferiva l'ordine alla negoziazione, la gerarchia alla consultazione.

La cura del personale si manifestava nella gestione logistica, ma non nella comprensione delle esigenze umane: Rozhestvensky si preoccupava del carbone e delle munizioni, meno del morale e della motivazione.

Conclusioni

Zinovy Petrovich Rozhestvensky rimane una figura tragicamente emblematica della storia militare russa.

Da un lato, egli incarnò molte delle qualità che definiscono il comando efficace: la dedizione al dovere, la competenza tecnica, l'integrità morale, la resistenza fisica, il coraggio personale.

La sua impresa, il viaggio di 18.000 miglia con una flotta improvvisata attraverso condizioni estreme, rappresenta un capolavoro di logistica e di tenacia che continua a essere studiato nelle accademie navali. Dall'altro lato, la sua figura offre ammonimenti preziosi sui limiti della leadership in sistemi corrotti e burocratici: l'incapacità di trasformare la consapevolezza critica in azione strategica, la difficoltà di opporsi a ordini insensati, la tendenza a privilegiare il dovere formale sulla sostanza, il rischio di trasformare la lealtà in sacrificio inutile.

Rozhestvensky morì quattro anni dopo la sconfitta di Tsushima, un uomo rotto fisicamente e psicologicamente, ma che mantenne fino all'ultimo la dignità e il silenzio sui responsabili della tragedia.

La sua vita insegna che la grandezza di un leader non si misura solo dai successi militari, ma dalla capacità di mantenere l'integrità anche quando il sistema fallisce, di servire con onore anche quando l'onore è impossibile, di accettare la sconfitta con dignità quando la vittoria non è nelle proprie mani.

Nel bilancio finale, Rozhestvensky rimane un modello di dedizione tragica e un monito sulla fragilità del comando in assenza di libertà strategica, un uomo che preferì

affondare con la sua flotta piuttosto che tradire il giuramento, e che attraverso il suo sacrificio dimostrò che anche nella sconfitta totale può esistere una vittoria morale.

Bibliografia

Libri

Constantine Pleshakov, *The Tsar's Last Armada: The Epic Journey to the Battle of Tsushima*, Basic Books, New York, 2002.

Frank Thiess, *Tsushima: The Last Ride of the Baltic Fleet*, Bobbs-Merrill, Indianapolis, 1944.