

情報無きままでの地獄の航海 —バルチック艦隊の極東遠征—

Hellish Ocean Voyage without Information -The Russian Baltic Fleet Dispatch to the Far East-

倉谷 昌伺 (京都情報大学院大学)

Masashi Kuratani (The Kyoto College of Graduate Studies for Informatics)

Abstract

The Battle of Tsushima was a decisive battle that determined the outcome of the Russo-Japanese War, which lasted for twenty months from 1904 to 1905 at the beginning of the twentieth century. Togo Heihachiro, commander of the Combined Fleet, who led the Japanese fleet, was highly praised and there are countless websites that mention him. On the other hand, the evaluation of Rozhnevsky, commander of the Russian Baltic Fleet, is distorted, as it strongly reflects the Russian ideology of the time. This essay is written about the Battle of Tsushima from the Western perspectives of Russia, Britain, France and Germany, focusing on 30 letters by Zinovy Petrovich Rozhnevsky, which were discovered in March 2004.

1. はじめに

1905年に生じた日本海海戦（ロシアでは「ツシマ海戦」という）は日本の大勝利となったが、指揮官であった東郷平八郎や日本の連合艦隊については、その分析と研究が盛んに行われるとともに、書籍も多数出版され、その全貌はすでに明らかになっている。

一方、ロシアのバルチック艦隊の指揮官、ロジェストヴェンスキーやその艦隊については、極東派遣決定時から海戦終了後、どのような経過をたどってロシアに帰国したのか等については、日本ではほとんど知られていない。ロシアでは現在でも「ツシマ海戦」については当時の一次資料をもとに歴史研究者の間で研究されているところであるが、その研究材料として参考とされているのが、実際に極東回航に参加した将兵たちの日記類である。私は今まで日本の著者による日本海海戦に関する書籍を参考にして、この海戦を研究し、論文を書いてきたが、いつの日かロシア側の書籍や資料を使用して、ロシア側に立ち、バルチック艦隊やロジェストヴェンスキーの人物像について調べたいと思っていた。そのような時、ふと書店でコンスタンティン・プレシャコフ氏の「日本海海戦 悲劇への航海～バルチック艦隊

の最期」やコンスタンチン・O・サルキソフ氏の「もうひとつの日露戦争」を目にし、これらの書籍を参考にして、「ツシマ海戦」というものを前述の立場に立って、書いてみたいと思った。

本稿は、極東派遣のバルチック艦隊の行動、指揮官ロジェストヴェンスキーの決断、リーダーシップ等を極東派遣決定時から、ロシアに帰還するまでの日々について、30通の私信等（手紙）を中心に分析、記述するものである。その他、これに加えて最も有名な小説「ツシマ」の著者アレクセイ・ノヴィコフ＝プリボイ、「オリョール」の造船士官で当時艦隊に乗組んでいたウラジミール・コスチェンコの日記、戦艦「シソイヴェリーキー」に乗艦していた海軍士官A・B・ヴィトゲフトの日記などを参考文献とした。なお、日付は手紙に従い、ユリウス暦のまま使用する。なお、ユリウス暦と比較すると、現行のグレゴリオ暦の方が13日先行している。

2. ロジェストヴェンスキーの生立ち

ジノーヴィー・ピエートロヴィチ・ロジェストヴェンスキーは、1848年10月30日生まれであり、東郷平八郎よりも9ヵ月若かった。彼の父親は軍医であったため、海軍兵学校を受験することが許され、

16歳で同校に入学した。彼は、英語のほかフランス語も堪能で、卒業生の中で5番という優秀な成績で卒業した。その後、引き続き2年間の練習航海を終えると少尉に任官、術科は砲術を選択したため、砲術学校に進み、ここでも優秀な成績を修め、中尉に昇進した。その後、多くの艦船に乗組み、1883年、35歳で創設期のブルガリア海軍司令長官に任命され、1886年から1889年には艦艇の副長、翌年には「クレイセル」というクリッパー型の艦長として極東に派遣され、香港、シンガポール、コロombo、スエズ、ポート・サイド、カディス（スペイン南部）、シェルブール、コペンハーゲン、そしてクロンシュタットまで回航させた。当時、極東からヨーロッパまでの大航海を達成した海軍中佐など、ロシア海軍に存在せず、彼は、行政官、外国使節との交渉能力を有し、艦長として周囲から全幅の信頼を得る人物に成長しており、上級司令部の絶大な信頼を得ることとなった。これらの経験がバルチック艦隊の極東派遣司令長官の候補にあがるものとなったものと推察する。1891年には駐英海軍武官として、2年半の情報収集にあたり、1894年、巡洋艦「ウラジミール・モノマフ」の艦長に任命された。1898年には少将に昇任、その後、砲術訓練団の司令官、1903年には海軍軍令部長になったが、着任後10ヶ月と10日が過ぎた時、日露戦争が勃発した。

3. バルチック艦隊極東派遣の紆余曲折

太平洋艦隊の基地旅順の近海で、戦艦「ペトロパブロフスク」が沈没したという情報が入り、乗艦指揮をとっていたロシアで最も名声のあったマカロフ¹⁾提督が戦死したため、ロシア皇帝は悲しみをこらえながら、新らしく第2太平洋艦隊（この時点では、バルチック艦隊の一部であった）を編成し、ロジェストヴェンスキー（以後、「ロジェ長官」と記述）を司令長官に抜擢、極東に向かうよう命令した。皇帝は、任務を引き受けた感謝の気持ちから、彼が帰国するまでの間、海軍軍令部長のポストをあてがい、二足の草鞋を履かせることとした。

極東までの18,000海里（33,336km）の行程を航

1) ステパン・オーシボヴィチ・マカロフ、ロシア帝国の海軍軍人、海軍中將、海洋学者。ロシア帝国科学アカデミー会員。海洋学に造詣の深い名将であったが、日露戦争において戦死した。

海する大艦隊を派遣することは史上空前のことであり、世界中の話題になった。まず、どのような艦船を極東に派遣するかが議論に上がった。ロジェ長官は、極東に到達する前に旅順艦隊が全滅することを確信していたため、派遣艦隊の戦力増強の必要性を訴え、アルゼンチンとチリの装甲巡洋艦7隻を購入するよう皇帝に申し入れていた。皇帝、アレクセイ大公²⁾及び海軍の官僚たちは、艦船の数を増加すれば、それだけ優勢を保てると、隻数にこだわったが、ロジェ長官は、艦隊に所属する艦船の航行能力や戦闘能力にこだわった。彼は、老朽艦や低速の艦船は、艦隊にとって足手まといであるという認識であったが、海軍大臣やクロンシュタット³⁾軍港司令官は、沿岸警備に使用されている、時代遅れの艦艇までも極東に派遣するべきだと主張した。ロジェ長官は、老朽艦は航行速度が極めて遅く、故障が多いなど信頼性がなく、そのため極東派遣艦隊に加えることに反対していた。皇帝は彼の意見にしぶしぶ納得したが、最終的には、老朽艦の数隻が編成に加えられていた。

一方、後方面では、洋上での射撃訓練を行うための弾薬不足や修理未実施の艦船があり、皇帝は早急に修理を完了するよう指示した。乗組員は戦闘訓練の経験がなく、中には刑務所に軽微な罪で収監されていた囚人までも招集されており、乗組員の多くは十分な訓練を積んでいなかった。ロジェ長官は、最初は極東行きを志願していたが、艦隊乗組員の錬度の低さに驚き、極東派遣を望まなくなっていた。この時点において、この派遣が成功するとは思っておらず、派遣の必要性については、明確ではないと公然と語り、皇帝を説得し、無謀な航海を止めさせようとしていた。皇帝の決定を覆すことは不可能であったが、成功を確実なものとするため、最善を尽くそうと準備を始めた。この時点で彼の心の中にあったのは、艦隊の司令長官としての責任感と自尊心のみであったと考えられる。

第2太平洋艦隊の編成（欧州～安南（ベトナム））

| 指揮官 | 編成 | 隻数 |
|---------------|-----------|----|
| ロジェストヴェンスキー中將 | 戦艦, 巡, 特等 | 15 |
| フェリケルザム少將 | 戦艦, 巡, 駆等 | 21 |
| トプロトウォスキー大佐 | 巡, 駆, 特等 | 10 |

巡：巡洋艦 駆：駆逐艦 特：特務艦（船）

2) ロシア皇帝ニコライ二世の叔父で海軍元帥

3) ベテルブルグから約30km離れた島にある海軍の基地

4. 極東へ向かっての航海

4-1 国内の移動（クロンシュタット～レーヴェリ⁴⁾～リバーヴァ⁵⁾）

ロジェ長官は、麾下の艦船を引き連れてクロンシュタットからレーヴェリに向かって航海していたが、出港前に投函された手紙では艦隊が悲惨な状態にあると述べていた。艦隊のレーヴェリ出港が1カ月遅れたため、各寄港地の入港も1カ月遅れることとなり、その結果、航海計画は大幅に狂い、航海の途上、熱帯低気圧に遭遇する可能性が出てきた。これは艦隊を預かる司令長官としては由々しき問題であった。

1904年9月19日、ロシア警察庁長官が、日本の小村外務大臣あての電報を転送してきた。そこにはスパイを配置し、諜報活動をしていることが書かれ、「旅順救出の使命を帯びたロシア艦隊が、今月中に出港する予定である。それゆえ、我々はこの東航を阻止すべく対策を講じている⁶⁾」とあった。ロシアの海軍関係者は、この転送電報には艦隊の出港予定が正確に記載されており、こちらの情報がすべて漏れていることに驚くとともに、首都ペテルブルグでは、この作戦を実施するにはあまりにも困難があるのではないか、遠征航海の目的は単なる武力の誇示にすぎないのではないかという噂が横行した。ロジェ長官は、レーヴェリで艦隊の教育訓練に多くの時間を割き、艦隊行動、魚雷取扱法、機雷敷設法、砲術訓練などを重点に行っていたが、造船所は作業が遅く、極東遠征の準備が出来ていない艦船があったため、それらの艦船を残して出港せざるを得なかった。レーヴェリでは港の錨泊地に派遣艦隊の艦船がぞくぞくと集結するにつれ、衝突事故、機関の故障、艦内の規律の乱れなどの諸問題が生起していた。以下、これらの関連事項が手紙の中に書かれているが、これがロジェ長官の最初の手紙であり、全30通が奇跡的に保存してあった。これらは、いずれも妻と娘に対する愛情あふれるものとなっている。

「(9月4日) ひっきりなしに起こる各艦での機関やモーターの故障、規則の乱れ、海が頻繁に荒れるので予定していた乗組員の教練が進まない。こうしたことのために、艦隊全員の士気さえ落ちている。レーヴェリからの出港が遅れているので、誰もがこの航海はなくなるのではないかと、という気持ちを持っている。そのために、将校たちには部下をしっかりと訓練しようという熱意が出てこない⁷⁾」

9月20日の手紙には、艦隊に生じたいくつかの問題についても書かれていた。その後、それから2週間以上も経過したが、艦隊は未だに出港できず、依然としてレーヴェリに停泊していた。約1ヵ月出港が遅れたことを次のように悔いている。

「(9月25日) 我々は数々の難所を通過しなければならぬのだが、絶好の時期を逃してしまった。もし、9月1日に艦隊を出航させていれば、すばらしい天候に恵まれて、今頃は南半球に入っていただろう。今の時機は、ロシアの北方海域とビスケー湾では濃霧と暴風雨が発生して、天候がとても悪くなるのだよ⁸⁾」

ようやく9月28日に至り、艦隊はレーヴェリから国内最後の寄港地リバーヴァに向け出港した。リバーヴァは水深が浅く、大型艦艇は湾内に入ることができず、依然として軽微な故障が相次ぎ、問題が続出した。

「(10月1日) 故障が相次いでいる。(中略) これでは、航海に入ったらどうなるのだろうと心配だ。(中略) 一步進むごとに問題が起こる。(中略) 艦艇での故障、失策、拙劣な指揮、命令の不実行、無知、無能力、怠慢。(中略) 何かが起こり、もう耐えられないような状況だ⁹⁾」

上記のように、まだ国内を移動している状況にも関わらず、この有様であることを嘆いている。

4) 現在のエストニア共和国の首都、バルト海東部のフィンランド湾に面する

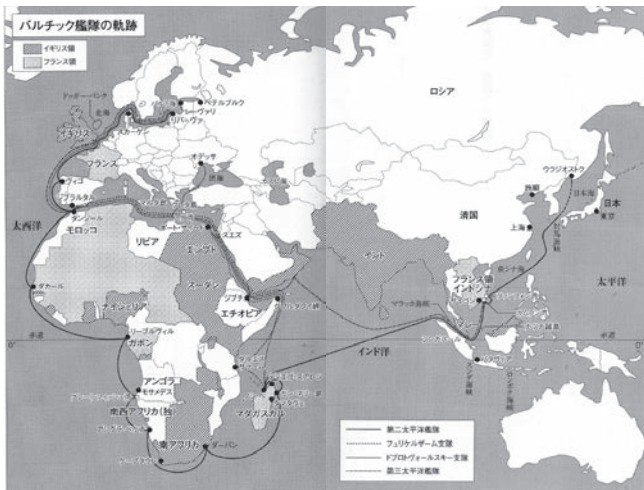
5) 現在のラトビア西海岸のリエバヤ、ドイツ語でリバウと発音

6) コンスタンチン・プレシャコフ『日本海海戦悲劇への航海』147頁、再引用。ハーグの日本公使館から小村外相に宛てられたものと言われているものである。

7) コンスタンチン・サルキソフ『もうひとつの日露戦争』鈴木康雄訳、朝日新聞出版、2009年、101頁。

8) 同上、109-110頁。

9) 同上、112頁。



バルチック艦隊の航路図
(出展：プレシャコフ『日本海海戦—悲劇への航海』)

4-2 リバーヴァからデンマークへの航海

10月2日に至り、ようやく補給品を搭載できる最後のリバーヴァ港を出港した。艦隊は、多種多様の艦艇から構成された、混成部隊であり、速力の遅い艦船も含んでいるため、整然とした陣形を組んでの航行は不可能であった。最初の海外の寄港地はデンマークのスカゲン岬であり、10月4日には、大ベルト海峡¹⁰⁾を通過し、デンマーク領海内に錨泊した。2日間の航海であったが、故障が相次ぎ、乗組員の訓練不足が露呈し、士官たちの軽率な行動が目立った。中には錨を海中に落とす艦艇がいて、出港を数日延期するはめになった。なお、この航海の途中に皇帝からロジェ長官に、中將への昇任が申し渡された。

ここで、ロシアの政治体制を含め、当時のロシア海軍の昇任の仕組みについて説明する。ロシア帝国は、選挙で選ばれた政府やエリート階層ではなく、皇帝とその血族の者によって統治されており、ロマノフ家¹¹⁾の男たちのほとんどが陸海軍の重要なポストにつき、当家の海軍指導者の権力は絶対であった。また、官僚主義と汚職のという二つの弊害がロシア海軍を覆いつくしていた。したがって、ペテルブルグの海軍省の許可なしでは、些細な決定でも下せず、皇族の眼鏡にかなうか、大公夫人に採り入れなければ士官の昇任はあり得なかった。ロジェ長官は、女性を虜にする容姿と身のこなしで魅力的であったため、大公夫人の支持を受け、皇帝から、

10) デンマークにある、シェラン島とフュン島と間にある海峡で、長さ約60km、幅は最大で32km。

11) ロシア帝国を統治していた帝室

1902年に侍従武官長¹²⁾に抜擢された。翌年には海軍軍令部長に任命されたことは、前述のとおりである。軍令部長より上のポストは、海軍大臣と海軍元帥の二つしかなく、まだ彼の上には23人の海軍中將がおり、この任命は異例なことであった。特に彼は、皇帝たちのお気に入りの提督であった。

4-3 ドッガー・バンク事件

艦隊は、英仏海峡に向かっていたが、10月8日から9日にかけての夜、大失態であるドッガー・バンク事件を起した。これは艦隊の一部の艦艇が英国の漁船を日本の水雷艇と見誤り、発砲した事件である。被害は、漁船1隻沈没、5隻損傷、味方の巡洋艦「アヴローラ」に砲弾が命中、漁民2人が死亡、6人が負傷、ロシア側も1名重傷（後に死亡）、砲手が軽傷であった。

この事件が起こる伏線というものが存在し、ロシアの秘密工作員が、日本海軍が英国の港を水雷艇の基地として利用しているという噂を流した。艦隊への攻撃にはドッガー・バンクは最適な場所であり、夜間は最も攻撃しやすい時間帯であると、艦隊全体に緊張を作り出すために意図的に広められていた心理戦であった。これは諜報活動の一環であったと考えられていた。これらを裏付けるような状況報告が毎日のようにペテルブルグの海軍司令部に送られていた。これは、日英同盟の効果が反映されているものと考えられる。

4-4 ビーゴからタンジールへの航海

前項の事件発生直後の10月15日、ロジェ長官は、ビーゴから手紙を出している。内容を読むと極めて深刻な精神的ストレスを感じていたことが分かる。

〔(10月15日)私の大事な二人(妻と娘)よ。(中略)私は今、地獄の責め苦を嘗めさせられている。なぜ私がこのような運命に遭わなければならないのか、お前たちふたりに私の苦悩を訴えるだけだ。(中略)艦隊の主力はジブラルタル海峡に向け、当地を離れる予定だ。その他の艦艇はどこに向かうか、それら艦隊がどこをめざし、首尾よくそこへ到着できるか、私にもわからない。いったいこれから先、艦隊がどのようになるのかわからない

12) ロシア宮廷内のポストであり、皇帝に常時奉仕する陸・海軍士官の中でも最も高位に位置する官職

ことが私には何にもましてつらい¹³⁾」

10月15日になっても、計画どおりにビーゴを出港出来ず、ペテルブルグから追って命令があるまで待機せよとの命令があった。ドッガー・バンク事件に対してとるべき措置についての会議がロシア宮廷で実施され、ロシア政府は国際審理を英国政府に提案することに決めた。審理の結論は当然ロシアに不利なもので、謝罪と再犯防止の誓約、事件の責任者の処罰、被害者に賠償金の支払いを約束させられた。これでこの事件は解決し、艦隊はビーゴから出港が可能となった。

「(10月19日)これから数時間後にビーゴを出発し、タンジールに向かう。(中略)私の心は、大きく沈んだまま、出航する。今回のハーグ会議のことが心に重くのしかかる。(中略)全世界に対して我々は謝罪を強制される。莫大な賠償金を払わなければならない。(中略)我々は今、根本的に弱体化しつつある。(中略)光輝ある我が第2艦隊の無茶極まりない計画の成功を、これ以上、アヴォシ(突然に運が巡ってきて、すべてが上手くいくこと)にすぎるのは無理だ¹⁴⁾」

10月19日、バルチック艦隊はビーゴを出港した。日英同盟やドッガー・バンク事件の影響であろうか、英国の巡洋艦3隻がついて回った。タンジールでは、冷凍船「エスペランス」と病院船「オリョール」が艦隊に合流した。

ビーゴに寄港した時からロジェ長官を悩ませていたのは、艦船の燃料の問題であった。当時の艦船の燃料は、石炭を使用しており、この石炭搭載は、全行程を通じての最大の問題であった。特にバルチック艦隊の艦艇は、そのほとんどが沿岸海域における任務を想定して建造されており、長期航海仕様の設計はされていなかったため、大量の石炭が貯蔵できる空所はほとんどなかった。大洋における任務を想定して建造された艦艇は、ほとんど旅順に派遣されていた。

「石炭切れで航行不能になっていた艦艇。グリース切れ、飲料水不足、食料不足が起こった。規律

も何もあったものではなくなった¹⁵⁾」

ロジェ長官は、タンジール港で艦隊を二つのグループに分けることにした。本隊と支隊のフェリケザム少将が率いる分遣隊である。本隊の大型戦艦と巡洋艦はそのまま南下し、アフリカ大陸を回ってインド洋へ向かい、中型や軽量の艦艇は、司令長官代理のフェリケザム少将が指揮してジブラルタル海峡を通過し、スエズ運河を通峡してインド洋へ出るコースである。そして主隊と支隊はインド洋のフランス領マダガスカル島で合流することに決定した。ロジェ長官は、フランスに今後の航海計画を提出させられており、そこには、タンジール出港後、仏領西アフリカのダカール、リーブルヴィル(ガボン)、ポルトガル領モサメデス、ドイツ領アングラ・ペケナ、仏領マダカスカルのサン・マリー島に寄港することが記されていた。この計画は9月19日の転送電報と同様に、フランス経由で英国に知らされ、次いで日本政府にも知らされていたと推測される。この時点まで、本国との情報交換及び通信は問題なく実施されていたと思われる。

ロジェ長官は、部下に対してのみならず、ペテルブルグや上級司令部に対しても不平をおちまけ、思い通りにならない計画や人事に不満をもっていた。

「何とも残念なのは、一つの行動計画が達成されるまでに、必ず根本的な計画修正が行われ、その都度、同意と許可が必要になるのだ。本当に、私は何で今ここにいるような副官たちを選んでしまったのだろう。(中略)優秀な士官たちはみんな(極東に)連れていかれた。残った連中は、(極東の)提督たちが不適格と判断した士官たちばかりだ¹⁶⁾」

10月23日、艦隊はタンジール港を出港した。ここからアフリカの西岸に沿って南下する航海が始まったが、依然として故障と事故は続いた。これは艦隊にとっての災厄な事象で、これらが発生すれば、艦隊の航海速度が落ち、乗組員たちの間に不満が募り、絶望感に陥る。ここで監視を続けていた英国の巡洋艦は、ドッガー・バンク事件が解決したせいであろうか、水平線から消えていった。

13) 同上、126頁。

14) 同上、131-132頁。

15) 同上、139頁。

16) 同上、140-141頁。

4-5 スエズ経由マダガスカルへの航海（分遣隊）

4-5-1 フェリケルザム分遣隊

ロジェ長官は、前述のようにフェリケルザム少将に独立した指揮権を与え、2隻の老齢戦艦、3隻の巡洋艦及び数隻の水雷艇からなる最も性能の悪い艦船をマダガスカルの合流地点まで、率いてくるように命令した。少将はロジェ長官の兵学校の一年先輩であり、司令長官代理として、彼に厚い信頼を置いていた。乗組員からみると、肥満体形で容姿が将官には似つかわしくなかったため、人気が無かったが、寛容で、心優しい人柄であった。少将はすでに重い病気（癌と推察される）にかかっていた。彼は、極東遠征前に引退も考えたが、臆病者とのレッテルを張られたくなかったため、司令官のポストに留まった。彼は、日本の水雷艇が待ち構えているとか、工作員が砂漠に隠れているとか、情報収集や妨害工作を企てている等の噂や誤報をものともせず、10月21日、タンジールを出港、マダガスカル最北端の港ディエゴ・スアレ港を目指した。

11月21日、フランスは日本のバルチック艦隊の行動に対する抗議に屈して、ディエゴ・スアレツへの艦隊受け入れを拒否し、代替港としてノシベという小島を提案した。そして、彼に決断をせよと求めたが、彼は猛反発した。ロシア海軍軍令部長代理の再三にわたる命令に対して、拒否していたが、皇帝からの命令であることを告げられ、しぶしぶ了承し、行先を変更し、12月15日にノシベに到着した。

4-5-2 ドプロトヴォルスキー支隊

ドプロトヴォルスキー海軍大佐の率いる支隊は、11月3日、リバーヴァを出航、新造装甲巡洋艦2隻、補助巡洋艦2隻、水雷艇5隻、練習艦1隻の計10隻編成であった。彼は、ロジェ長官と古くからの知人であったが、大変な野心家で、昇任意欲が強く、進取の気性に富み、頑固で、自説を曲げない人物であった。例によって、日本の艦船が航路の途上に配置されている等の多くの情報を入手しながら、黙々とジブラルタル、スダ湾、クレタ島、ジプチを経由し、無事1月28日、タンザニアのダルエルサラームに到着した。2月1日早朝、支隊はついに主隊と無線で連絡を取ることができるようになった。

ここで当時の無線の使用状況について述べる。NAISjournalVol.13中においてもすでに述べているが、バルチック艦隊は、無線通信装置を搭載して極東へ向かっている。本国出港当初から妨害電波を出

しながら敵の無線を混乱させる運用を採っていたが、航行ルートを知られたくないとの判断からあえて無線を使用しない運用を実施した。しかしながら、その効果はほとんどなかったものと推測される。

4-6 タンジールからダカールへの航海

当時の艦艇は冷房設備はなく、艦内の送風機のみであったと考えられ、特に熱帯気候はロシア人にとってこの暑さは耐えがたい体験であったと推察される。甲板にいても鉄板に熱気が反射し、呼吸が苦しくなる。ましてや艦船の機関は蒸気推進であるため機械室は灼熱地獄になる。このような状況下で、艦隊全体で乗組み員は約7,500名にもなり、中には精神や肉体に異変を訴える者が出てもおかしくない。統計によれば、1,500名がアレルギー、800名がうつ病を患い、700名が情緒不安定となり、少なくとも20名が極東到達前に自殺する可能性があったと言う。ロジェ長官は、艦隊の乗組み員の全員の健康に関して、言うまでもなく全責任を負っていた。

仏領西アフリカの首都ダカールでは希望とおりの石炭が搭載可能であったが、ダカール出発後は遠距離航海となるため、ロジェ長官は、貯炭庫だけでなく、各艦艇のありとあらゆる空所に石炭を積み込むよう指示した。前述のとおり、艦隊には故障、石炭、暑さ等の問題があったが、ここに来て、一番の問題は上級司令部と情報交換ができなかったことである。海軍省のバルチック艦隊に関する情報の掌握状況はひどいもので、ダカールの到着時、本国からの荷物には電報文もあったが、いずれも艦隊の運用に役に立つものはなかった。

「(11月11日)毎日、いろんな艦艇で故障が起り、そのつど停船しなければならない。(中略)故障は艦隊の乗組員の手でどうにか修理しているが、今後、ドック入りして修理しなければならないような故障が発生したら、我々は自滅するしかない。なぜなら、世界中、一国として我が艦隊のドック入りを許す国はないからだ¹⁷⁾」

さらに故障は続き、航海については、次のように書いている。

「他にも我が艦隊を困らせている問題がある。そ

17) 同上、151頁。

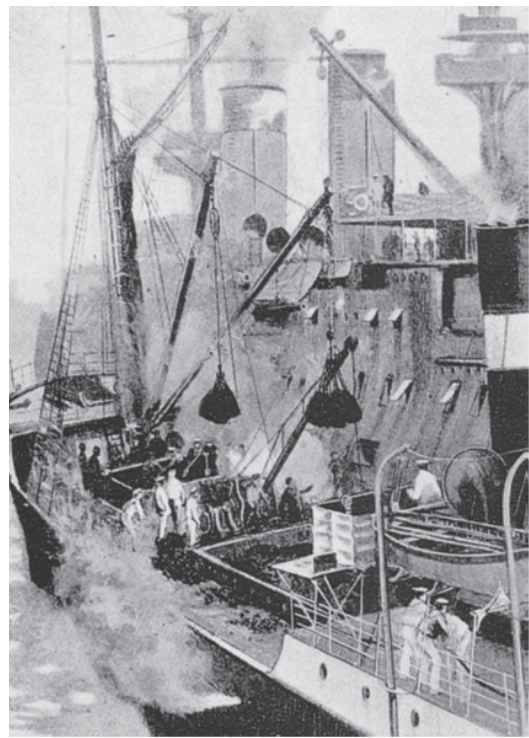
れは、沿岸から離れた水域を航行できないことだ。(中略) このあたりの沿岸は我々にとっては初めてのところであり、沿岸から百海里あたりの海域は何が起こるかわからない。(中略) 沿岸近くを航行することは、いつ何時、思いがけない事態に遭遇するかわからない。あらゆる港湾施設から遠く離れた外洋で一万トンを超す戦艦がこうした思いがけない事態に遭遇すれば、それは即、自滅ということになる。今までに、我が艦隊の艦艇のような喫水の深い船がこの沿岸水域を航行した例はない(中略) 大型戦艦がこのような隊形を組んで当海域を航行したためしも聞いたことがない。(中略) 沿岸水域に近づくと、私は細心の注意を払うものの、死ぬかと思うほどの恐怖に襲われる¹⁸⁾」

当時、艦隊を航海させる上において、航路上に暗岩・暗礁などの障害物があるかないかは、海図に頼らざるを得ない。特に航行の経験のまったくない海域においては特にそうである。恐らくフランス製の海図と思われるが、この付近の海図が正確ではなかったため、艦隊の航海に支障をきたしていたと推察される。

4-7 ダカールからノシベ(マダガスカル)への航海

11月23日、グレートフィッシュ・ベイ(ポルトガル領)と呼ばれる入江に入港した。そして11月28日には、ドイツ領アングラベキーナの入江に入ったが、ロジェ長官は、次の約4,000海里(約1,400km)先のマダガスカル島まで到達するための石炭を是が非でも搭載しなければならなかった。艦隊がアフリカ大陸を回ってインド洋に入り、マダカスカルの沖合まで来るには、2度の石炭搭載が必要であった。

「(11月23日)航海は日ごとに苦労が多くなる。(中略) どの戦艦も石炭を満載して二千海里の航行が限界だ。(中略) これからの航海では石炭の洋上積み込みが必要になってくる。これは、恐ろしく困難な作業だ。(中略) ここまで来る間にも、我々の艦艇の機関は摩耗し、(中略) 毎日のように故障が起きている。ところが、故障の修理はもちろん、機関の点検のためだけにでも、どこの港にも入港できないのだ¹⁹⁾」



ドイツ船から給炭中の艦隊
(出展：東郷会『図説東郷平八郎 - 目でみる明治の海軍』)

現在の艦艇の燃料補給の方法は、岸壁補給のほか、洋上での補給がある。洋上補給では補給艦と受給艦が平行に極めて近い距離(約20m)で並走し、給油を行う。洋上での積み込みとなると、普通は穏やかな海象・気象の時を狙って島影等を利用するのであるが、この航路上には島しょ等は見当たらず、波浪が低い時(風浪階級0~2, うねり0など)の中で洋上を漂いながら、給炭船と受炭艦ともに停止の状態デリック²⁰⁾を使用し、もしくは、小型艇に石炭をいったん移し、そして受給艦に接舷し、搭載することとなるため、非常に煩雑で極めて時間のかかる危険な作業になる。

通信についても、1904年の時点では、無線通信はまだ信頼のおけるものではなかった。他の船舶との通信は、特に事前に約束して意味を理解し得る、特約旗を掲げて伝達した。個別の艦同士通信の実施、個別の艦への命令の発出は困難であった。電波の到達距離は非常に短く、届いても80km未満であった。赤道を通過する頃までは、航海計画上の寄港地での手紙の受領は良好な状態であったが、喜望峰に近づくとつれ、本国との情報交換が円滑に実施できなくなったようである。ガボンでは、ロシア国内の情勢を伝える電報が一通も届かず、通信社からのニュース配信もなかった。唯一の情報、輸送船が

18) 同上, 154頁。

19) 同上, 159-160頁。

20) 貨物などを吊り上げて移動させるクレーンの一種

もってきてくれる英字新聞であった。

ロジェ長官の次の手紙は、航海中に家族に宛てたものの中で最も激しく本心を訴えた手紙である。満州や旅順の戦況について、本国から何の情報も知らせてこないことを「目隠しして前進する」ようなものと表現している。このようにロジェ長官はこの2ヵ月の間、海軍省や家族から何一つ情報を受け取れなかった。また、スエズ回りでマダガスカルに向かっており、このことを次のように書いている。

「(12月12日) お前からの手紙も、他の人からの手紙も受け取れなくなってもうすぐ2ヵ月だ。(中略) 今書いているこの手紙がいつ出せるのか、そしていつ着くのか、見当も付かない。(中略) 私は今、目隠しで前進しているようなものだ。彼(フェリケルザム)の艦隊は、(中略) “どうしようもない連中” がいるんだ。(中略) こうした “どうしようもない連中” を引き取れというのだ。だが、この訓練も教育もない連中がいったい何に役立つのか、私にはわからない。結局のところ、余計な負担であり、弱点になるだけだろう²¹⁾」

12月16日に受け取ったフランス語の新聞で、旅順の第1太平洋艦隊(第2太平洋艦隊編成時点において、従来の太平洋艦隊は、第1太平洋艦隊と呼称することとなった)の多くの艦艇が日本海軍に捕獲される前に自沈したというニュースを知った。前述のように新聞以外、何日も遅れてくる郵便や数少ない電報をあてにするしか本国との情報交換の手段はなかった。このことはこれから先、艦隊を非常に苦しめることとなる。

「(12月18日) 今後の計画全体を極めて長期的に修正しなければならない。これから先、航海途上でいくつかの合流地点が指示されたが、郵便と電報以外には何の連絡方法もない。我々は当地で一定時間、行動を拘束されている。世界中が、わが艦隊の本隊と分遣隊がどこにいるか、鳴り物入りで騒ぎ、知っている。それなのに、本隊と分遣隊は、お互いについて何も知らないという状況だ²²⁾」

21) 同上, 180-181頁。

22) 同上, 187頁。

やっと、病院船「オリオール」が受け取っていた郵便物やフランス語の新聞が届き、検閲のない外国の情報に士官や水兵は目を通すことができた。その内容は彼らの気持ちに大きな影響を与えた。「コスチェンコ日記」には、次のように書かれていた。「これ以上、航海を続けることは無意味だ。中立国の港へ行き、そこで武装解除するか、それともロシアへ帰国するか、の二つしか選択肢はない。(中略) 我が艦隊は、全滅した太平洋艦隊に比べ、ずっと弱体で、ずっと訓練不足なのだ。旅順にいた士官や水平こそ本物の士官、水兵だった²³⁾」

米国の研究者のフォーク²⁴⁾は、「今や、ロジェストヴェンスキーの艦隊は、旅順艦隊の撃滅により、元気を取り戻した日本と対決しなければならず、極東の海域で味方の援軍を得る可能性はなく、攻撃をさけ、逃げ逃せる海域は遙か遠方のウラジオストックを除けば今やどこにもない。(中略) この派遣航海が成功する可能性は極めて低く、航海は無意味なものであり、自殺行為にも等しい²⁵⁾」と語っている。ここにきて彼は、戦略の大転換をしなければならなくなった。

ロジェ長官は、ようやくマダガスカル島の東部にあるセントマリー島に到着した。理想的な錨泊地ディエゴスアレズ港を切望していたが、ペテルブルグから最終的にフランス当局は同港の利用を拒否したとの連絡があり、仕方なくここから数海里北にある穏やかなタンタン入り江に移動させることに決めた。

フェリケルザム分遣隊は修理を必要とする艦艇があるため、ノシベから移動して本隊には合流できないと答えると、ロジェ長官は、12月25日早朝、ノシベへ本隊を移動することにした。ここでバルチック艦隊は、旅順要塞の陥落、旅順の降伏を知った。

4-8 ノシベでの2ヵ月にわたる停泊

マダガスカル島は日本の総面積の1.6倍であり、セントマリー島からノシベ島までは約450海里(約820km)もあり、3日から4日を要した。本隊はノシベ島とマダガスカル本島間の海峡15海里の間に投錨し、フランスの領海を侵すことなく、領海外に錨泊した。ノシベでは石炭の積込み作業に従事したり、到着地を間違った艦船を待ったりした。

23) 同上, 189頁, 再引用。

24) 米国の歴史研究家エドウィン・フォーク、著書に「東郷と日本海軍力の誕生」がある。

25) 同上, 189頁～190頁, 再引用。

フォークは、「士官たちは、イライラするようになり、口論も多くなった。水兵たちは統制が取れなくなり、命令に耳を傾けなくなった。サボタージュが数件起こり、しばらくすると反乱にも似た事件が時々発生した²⁶⁾」と書いている。

一方で、ヴィトゲフトは、「ロジェストヴェンスキーの鉄のエネルギーと巨大な組織能力を示し、非常に困難な条件の中でも、役に立たない連中を無理やり働せることができるのは、彼だけである²⁷⁾」と彼を評価している。艦隊は彼を信用し、士官にとって彼は守護神であったと言っている。ペテルブルグでは、航海をさらに続行させるか、帰国させるか判断しかねていた。その結果、艦隊をマダガスカルにしばらく待機させることになった。海軍司令部では、最終的には艦隊をウラジオストックに向けて航海させるという決定がなされたが、航行の継続は追加の艦艇（黒海艦隊の7隻）の合流後ということが達せられた。これにより、艦隊は約2か月もの間、マダガスカルに錨泊し続けることとなった。この期間に日本艦隊が立て直しを行い、訓練に励むことができることを考えれば、この決定は敵に十分な余裕を与えることとなるとロジェ長官は危惧した。

旅順が陥落したため、極東における旅順の太平洋艦隊を救出し、同艦隊と合流するという当初の目的は完全に消滅してしまい、この戦略的計画は根本的に変えざるを得ない状況となった。このまま航海を継続するのか、それとも反転帰国の行動をとるのか、早急にペテルブルグの指示を仰ぎたいところであった。

数週間もの間、ペテルブルグと連絡をとっていないため、何通もの緊急電報を発信するために、通信施設のある港へ艦船を派出しなければならなかった。中央の海軍省も何通もの電報をロジェ長官に発信したが、届いていなかった。

オンライン研究グループ「日露戦争研究会」の会員は、「ペテルブルグが送り出した増派小艦隊（黒海艦隊7隻）は、現実には支援にはならず、むしろ妨害となった。ニェボガートフ小艦隊の艦艇は、1880年代に建造された旧型艦で、わずか一隻だけが戦艦級だった。その他の艦艇は沿岸護衛艦であり、こうした艦艇が加わったためにバルチック艦隊の航海速度は低下した²⁸⁾」としている。もはや艦隊を増

26) 同上, 196頁, 再引用。

27) 同上, 196頁, 再引用。

28) 同上, 199頁, 再引用。

強できる追加の艦艇はなく、今後の目的は、第1太平洋艦隊が潰滅した今においては、洋上での戦闘を避け、できる限り迅速にウラジオ目指して航海することであった。

12月25日に受け取った皇帝からの裁可の電報には「ドブロトヴォルスキーの分遣隊の到着を待つこと」と書いてあったが、その分遣隊が到着したのは、電報到着後、約40日も経過した2月1日であった。1月3日に皇帝から待ちに待った命令が届いたが、そこには「追って命令が届くまで、錨泊を続け、一切移動してはならない」とだけあった²⁹⁾。ノシベ島からの手紙には、これまで長くロジェ長官を悩ましていた問題がつづられていた。

「(1月7日)さまざまな理由から我々はここで足止めを食らっているが、これこそは自滅を招く源だ。(中略)我々自身は、台風の季節に遭遇することになる。台風は、日本軍が我々を攻撃しないにも関わらず、我が艦隊の艦艇の半分がやっつけられることになりかねない。(中略)出港しても、わが艦隊の有様はみすばらしい限りだ。フェリケザム指揮下の(中略)艦は、ボイラーがすっかり古くなり、機関の調子が悪い。何隻もの水雷艇は全くのガラクタ同然になっている。(中略)ここで七隻の駆逐艦すべてを艦隊から離脱させ、終戦まで繋留しておくべきだろう。(中略)航海中に修理できる期待はない。艦隊にとっての重荷である。(中略)私は、ノシベでドロトヴォルスキー提督の小艦隊の到着を待つのはごめんだ。(中略)すべて、我々に合流しても。艦隊を増強するどころか、弱体化するだけだろう。30)」

ロシアの艦隊行動調査歴史委員会の公式報告書には「熱気とひどい湿気は乗組員を悩ませた。(中略)一か月が過ぎるころ、ロシア人の士官や水兵の間に、高熱、赤痢、虚脱感、えん結核、精神錯乱、耳の病気、細かな熱帯性発疹、その他の各種疾病が広がった。死者も発生した³¹⁾」と書かれている。インド洋、オーストラリア付近、太平洋の赤道付近で熱帯低気圧が発生することをロジェ長官は経験上知っており、このことについて非常に懸念していた。彼はこれらの熱帯低気圧を避け、目的地へ一刻も早く到着する

29) 同上, 203頁, 再引用。

30) 同上, 205-209頁。

31) 同上, 216-217頁, 再引用。



東南アジア要図

(出展：プレシャコフ日本海海戦－悲劇への航海（下）)

ため、早急なマダガスカル出港を希望しており、現在の境遇から離脱したいと望んでいることがわかる。

旅順陥落後、バルチック艦隊の内外では、遠征を続行するか、帰国するかを巡って意見がわかれた。ロジェ長官はペテルブルグからの命令がないうちに、遠征続行を決めていた節がある。ここで出港が長引けば、遠征が成功する確率は極めて少なくなり、さらに規律の乱れや反抗事件が発生すれば、ロシアの海軍組織としての艦隊崩壊を意味し、ロシア海軍の汚名が世界中に知れ渡ることになると考えられた。

4-9 ノシベからマラッカへ移動

3月2日付のノシベからの手紙には、航海の再開の喜びと、これからの航海に対する絶望的な見通しが入り交って書かれている。ロジェ長官は最初からこの作戦の実施には懐疑的であり、ましてやその航海の途上で第1太平洋艦隊の潰滅と陸軍の降伏を知った後は悲観的な気持ちと、海戦になった場合の大敗北の予感で胸中はいっぱいであったろうことは想像に値する。この頃になると彼はますます、精神的にも肉体的にも疲れ果てしまっていた。もともとロジェ長官は、医者嫌いであり、病気とは無縁を装っていたが、実は肝臓病とリウマチを患っていた。艦隊の医官グラフチェンコはノシベを出港する約1か月前に、ロジェ長官は20歳も歳を取ったように見えるといい、2月28日には「我々はロジェストヴェンスキーの姿を見ても。彼とはわからないほど

だった。(中略) 今日、彼を見て思わず声を上げそうになった。すっかり変わっていた。歳をとり、背中が丸くなり、髪は真っ白だった³²⁾」と書いている。しかしながら、最後の力を振り絞り、ウラジオストック入港を目指そうとする気力が感じられる、次の手紙がある。

「(3月2日) 明日、ここを出発する。(中略) マダガスカルに2か月間停泊したために、それから先の行動に蓄えておいた強力なエネルギーはすべて使い果たした。陸軍が完敗したという最新のニュースを知り、わが艦隊の乗組員たちの弱っていた精神力は完全に参ってしまった。(中略) とにかく彼らを励まそう。それがだめなら、力づくでも引っ張っていってみせる³³⁾」

コステンコ日記には「今や、バルチック艦隊はロシア海軍に残された最後の力となってしまった。この状況の中で、ロジェストヴェンスキーは必死になって『バルチック艦隊は、極東海域で失われたロシア艦隊よりも脆弱である』ということをご政府にわからせようとした。しかし、ロシアの運命を司る支配者たちは耳が聞こえない振りをし、『艦隊は航海を再開し、日露戦争の海上制海権を保持せよ』と命令を下したのだ³⁴⁾」と書いており、ヴィトゲフトは、「ただ一人ロジェストヴェンスキーだけが、思わしくない健康にもかかわらず、自分をしっかり律していた。彼は、しばしば厳しい措置を取り、罵声を浴びせ、時には怒りを爆発させ、乗組員たちに作業を強制した。(中略)彼だけが艦隊内にうまれつつあった精神的瓦解を抑えることができたのだ³⁵⁾」と彼の責任感の強さを評価している。

目的地はウラジオストックと決めていたが、日本近海を通過する前に、大きな決断を迫られていた。それは、インド洋を経由して太平洋に出るには二つの航路が考えられ、一つはスマトラ島とジャワ島間のスンダ海峡を通過する航路、もう一つはマラッカ海峡を通過する航路である。ロジェ長官は3日ほど多くかかるが、より安全で英国海軍基地のないロンボク海峡を通峡し、太平洋へ出る案を考えていた。しかしながら、最短距離のマラッカ海峡通峡を

32) 同上、235頁、再引用。

33) 同上、236頁～237頁。

34) 同上、238頁、再引用。

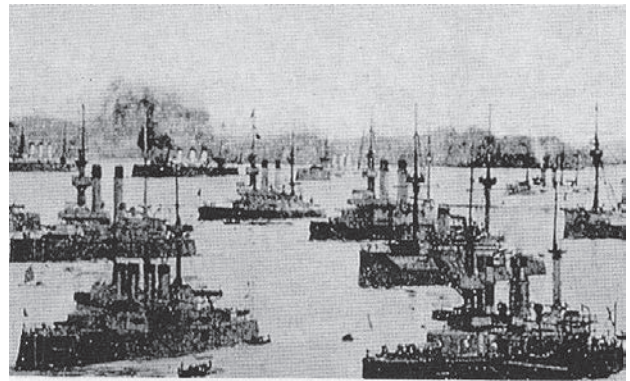
35) 同上、239頁、再引用。

選択した。それ以外の航路では、燃料、食料、錨泊地などの問題がおこることは必然的なものと理解したからである。この海峡は全長 937km で最狭幅 15km、水深が最も深いところで 12m しかなく、艦船 45 隻、一列に並ぶと約 7.4km に及ぶ艦船が通過するには極めて危険な海峡であった。最悪の場合、英国海軍とも一戦を交える可能性もあった。

ロシア政府は、オランダ領インドシナの港湾の利用についてオランダ政府と調整をしていた。オランダ政府が提案した港は、どれも良好な停泊地ではなく、電報を発信できるような通信施設もなかった。当時の最新技術であった国際通信が十分に信頼できるものではなく、ロジェ長官は、ペテルブルグで打電された電報がノシベに届くのに通常で 4 日間、もしくはそれ以上かかるとこぼしている。また、電信のスピードが遅く、電文が英国によって改ざんされていた³⁶⁾とも言われている。1月20日には郵便が到着したが、中には宛て名が異なるもの、すでに旅順で沈没している艦艇に宛てたもの、本国にいる艦船宛てなどの手紙があり、混乱ぶりが見られた。

艦隊は3月3日、マダガスカルを出港、インド洋へ進み、マラッカ海峡を通過し、ベトナム沿岸までまだ 4,550 海里（約 9,000 km）も残っており、日数は 28 日かかった。そしてこの間に機関、駆動装置、舵の修理のため、合計 120 回の停船を余儀なくされた。なお、ペテルブルグは、艦隊がマラッカ海峡を通過したことを知らなかった。28 日もの間、石炭の積み込みには大きな支障がなかったものの、乗組員の転落事故、不服従事件や指揮官の更迭要求、敵勢力による攻撃の誤報など、敵の脅威が現実のものとなり緊張が増大した。

3月31日、艦隊はこの日、サイゴン（現ホーチミン）沖を通過し、フランスの基地があるカムラン湾に到着した。彼の精神状態は極限状態に達しており、疲労困憊していた。しかしながら、反転して帰路の途につくことや第三国に投降することは考えられなかった。司令長官自らがそのような命令を出せるはずはなく、自分にとってそのようなことは恥辱であり、皇帝に対する反抗であると考えていたからである。退去、転進の命令は皇帝のみ出せる命令であると認識していた。



カムラン湾のバルチック艦隊
（出展：東郷会『図説東郷平八郎 - 目でみる明治の海軍』）

「(3月31日) 私は疲れた。(中略) 航海を続行してからあと二日ですすでに一か月になる。(中略) すべての船で故障や異常が起こっている。(中略) 誰もが間違いなく疲れ果てている。若い船乗りなら、疲れも知らずに寝込んでしまう。最高指揮官の自分が彼らに弱みを見せたら、艦隊の警戒態勢は終わりにになってしまう³⁷⁾」

遠征中の最後の手紙（25番目）は、カムラン湾に錨泊中に書いたものであるが、彼はすでに戦死することを予感していた。ベトナムを支配していたフランス政府は、英国の圧力を受けて自国の中立維持を理由にカムラン湾を 24 時間以内に離れるようロシア側に要求した。このため、艦隊はやむなくヴァンフォン湾に向かった。ロジェ長官が気がかりだったのは、後続の第3太平洋艦隊であった。新聞が第2艦隊の安全なマラッカ海峡通航を世界中に報じたことから、その後のロシア艦隊の通過は、目立たずに通航することは不可能であり、第3艦隊に危険が及ぶことを心配した。

「4月16日、少なくとも、私は生きて帰れるとは思えない。生還することは、私にとってはまったく異常な出来事のように思える³⁸⁾」

第3艦隊 11 隻と合流後、総勢 38 隻がツシマ海戦に突入し、ロジェ長官が座乗していた戦艦「スヴォロフ」が被弾、彼は頭部に瀕死の重傷を負い、駆逐艦「ブルヌイ」経由、駆逐艦「ベドヴィ」に移乗したが、同艦は日本に降伏し、佐世保に曳航された。

36) プレシャコフ、前掲書、287頁。

37) 同上、248頁。

38) 同上、258頁。

5. 佐世保及び京都での捕虜としてのロジェ長官

新暦5月28日（ユリウス暦5月15日）、ロジェ中将は重傷を負い、日本の捕虜となり、ベドヴィから直接佐世保に到着すると、すぐさま佐世保海軍病院に収容された。相当の重傷ではあったが、入院後103日が経過した後、退院した。その後、京都府の捕虜収容所に移送されたが、中将ほか4名は、東山の智積院に収監された。

25番目から30番目の書簡は、日本からの葉書である。これらの葉書は日本の検閲を受けるため、その内容に判断や評価は一切なく、極めて抑制されたものとなっている。ほとんどがこれまでと同様に愛する妻、娘、そして孫宛てである。

「(6月17日) 1カ月が過ぎた。あと1カ月半はここにいなければならない。時間の経つのがゆっくりでやりきれない。(中略) 痛みは引いた。重苦しい思いなのだ。7月末に退院できれば、その後一般捕虜収容所に移されるだろう³⁹⁾」

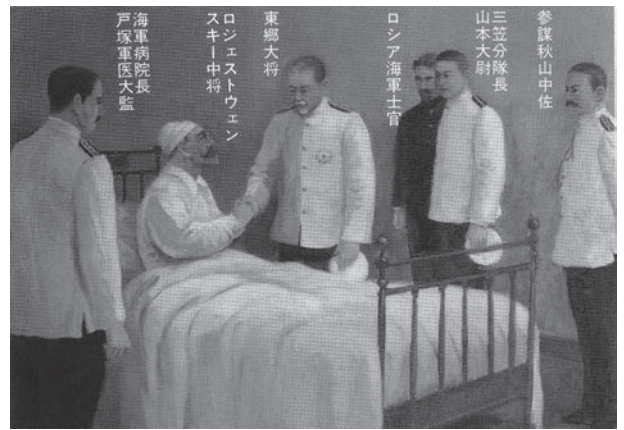
「(7月24日) 少しずつ歩行を始めている。頭の負傷も、少しずつ、いや、非常にゆっくりとだが、よくなっている。(中略) 一般捕虜収容所に移送されるまでの間、もうしばらくここに滞在する。私は、心からお前の安寧を望む⁴⁰⁾」

9月12日付のものが日本での最後の手紙となった。これは、「日露講和条約」が米国ポーツマスの海軍工廠で調印されたあとに書いた手紙であり、これによりロシア人捕虜の釈放が決まり、少しずつ本国への帰国が開始された。次の手紙は、先に帰国する高級士官に託したもので、日本の検閲を受けていない。

「私が帰国した時点での状況下では参謀総長を務めることは厳しいということだ。誰もが、最も無知な奴までが、『ツシマのボグロム』（日本海海戦での破滅）を取り上げ、海軍に関して私が無知、無教養であるかのように批判するだろう。(中略) そうした状況がある一方で、海軍を取り巻く問題

39) 同上, 263頁。

40) 同上, 266-267頁。



ロジェ中将を見舞う東郷平八郎
(出展：東郷会『図説東郷平八郎－目でみる明治の海軍』)

は山積している。(中略) こうした問題をなおざりにして仕事を辞め、平穏な生活を送るのは恥ずべきである⁴¹⁾」

11月13日、ロジェストヴェンスキーと幕僚10名は神戸に向かった。そして「ウラディミール」に乗艦し、ウラジオストックに向けて出発した。

5. 帰国後のロジェストヴェンスキー

港に到着すると2通の電報を受け取った。一通は現地守備隊司令官、もう一通は、市長からのもので、称賛と非難が入り混じっていた。人々は、鉄の意志と誠実さを兼ね備えた中将がペテルブルグで新たな変化をもたらすのではないかと期待した。

11月17日、ウラジオストックに4日間滞在した後、シベリア鉄道でペテルブルグへ向かった。シベリアは革命の嵐が吹き荒れていて、面会を希望した将軍



松山港に護送されたロシア兵捕虜
(出展：プレシャコフ『日本海海戦－悲劇への航海』)

41) 同上, 271頁。

たちは、中將が現政府の腐敗と無能ぶりを根絶できるのではないかと期待した。途中の駅では群衆が列車を囲み、希望の星であるロジェ中將を一目見ようと殺到した。ロシア皇帝に嫌気がさしていた士官の多くは、革命側の集会に参加していた。各地の革命委員会は、シベリア鉄道の列車を強制的に停車させていたが、中將が乗車していることがわかると発車許可を出した。ヴォルガ河畔の駅では、2000名もの兵士が大声を上げながら帽子を空に投げ上げた。シベリアの旅を終え、12月6日、中將がペテルブルグに到着したときに出迎えた役人は一人もいなかった。

ロジェ中將は、ようやく祖国ロシアに帰国した。帰国当初、彼に対する批判はそれほどなかったが、配置上、彼はロシア海軍参謀本部参謀総長の職に留まっていた。しかし、しばらくして彼に対する批判が急速に高まり、メディアは激しく攻撃し、その責任を追及した。彼は、自分の意志で海軍を辞職した。彼本人が自分に宛てに書いた手紙（1906年3月21日付（新暦8日））が海軍公文書館に残っており、その一文は次のとおりであった。

「開戦までの十カ月間、私は海軍参謀総長の職にあった。その間に、私には、海軍の再建、士官の再教育、水兵の訓練、十分な資材の調達と物資の備蓄を行う時間があったことを誰もが知っている。だが、私はこうした課題を実現できず、訓練のできていない人々をろくでもない艦隊に乗せ、背信的に死の淵に追いやったことも誰もが知っている。（中略）ツシマ海戦における私のふがいなさは、ロシアの陸海軍のすべての不名誉を上回るものだった。ロシア国民は私を罰した。（中略）ご覧の通り、問題は、私を罷免するか、留任させるかではない。首吊りの刑にするか、四つ裂きの刑にするかである⁴²⁾」

彼が計り知れない絶望、どうしようもない苦悩を感じていたことがひしひしと伝わってくる。ここには彼自身の責任逃れの弁ではなく、士官や水平たちを死に追いやってしまった悔悟の念がにじみ出ている。

6. 軍法会議

ロジェ中將は、ロシア国民の海軍に対する厳しい批判の中、軍事法廷に臨むことになった。その罪状は、艦隊の全滅、抗戦なき降伏、日本に対する無抵抗の艦船引渡し等の責任を問うものであった。被告は彼だけでなく、艦隊の幕僚、士官たちが裁かれることになった。彼は、敗戦の責任はすべて自分にあると述べ、歴史上例のないこの遠征航海を成功させたのは主として艦隊の航海士官たちの功績であると主張した。この会議で4人が有罪になり、判決は死刑が宣告されたが、その後の皇帝への減刑嘆願で禁固10年に減らされた。その後、恩赦により釈放された。ロジェ中將には、無罪の判決が下った。

7. ロジェストヴェンスキーの死去と家族のその後

ロシア帝国海軍の将官の多くがロシアから亡命したが、ロジェストヴェンスキーは、海軍を退役したのち、外国の新聞社数社が多額の金銭を積んで、回想録出版の誘いがあった。しかしながら、彼は興味を示さず、私人となり、ペテルブルク市内の高級住宅地で家族とともに余生を送った。1908年の大晦日、彼は妻、娘、娘婿、孫と祝いの乾杯を挙げ、翌日の1日午前2時頃、席を離れ、自室に戻った。そして突然、ガタンと床に倒れたため、家族が駆けつけるとすでに息をしていなかったという。日露戦争終結から4年経過した、享年60歳と2カ月であった。

ロジェストヴェンスキーの娘、エレナは、彼の所有の屋敷で暮らしていたが、彼女の夫の亡命先を知り、トルコのコンスタンティノープル（現イスタンブール）へ出国し、以来、モンテネグロ、フランス、モンテカルロ、ウルグアイ、パラグアイ、アルゼンチンへと海外移住を続けている。なお、長男のニコライの消息は不明である。

8. 考察

次の二点について考察してみたい。まず、極東への派遣について、多くの問題が発生すると予想しながら、なぜロシアの海軍司令部は実行したのか、そして次に、なぜロジェストヴェンスキーは、司令長官の職を引き受けたのか、という点である。

42) 同上、273-274頁。

まず、第一番目の疑問であるが、当初は、「ペトロパブロフスク」で轟沈、戦死したロシア海軍の戦略家マカロフの仇を討つため、「旅順を救い出して制海権を奪いとる⁴³⁾」ことが目的であったと考えられる。これを決定したのは、ロシア皇帝ニコライⅡ世であり、翌年2月のロシア革命の最中に至っても極東遠征の目的は「日本海の制海権を確保することにある⁴⁴⁾」と変化していない。これは、皇帝の強い意志であった。

次に、第二点目であるが、1904年4月19日にロジェストヴェンスキーを第2太平洋艦隊の司令長官に任命する命令が発出されたが、彼の上司は、唯一ロシアの皇帝ニコライⅡ世であったため、彼の命令に背くことはできなかったと思われる。そして日露戦争が勃発した当初においては、本人が増援艦隊を率いて旅順に向かうことを志願さえしていた⁴⁵⁾。しかしながら、戦況が思わしくなくなってくると、極東行を望まなくなった。そして、この作戦は成功しないのではないかと疑い始めた。彼は派遣決定からの4週間もの間、皇帝と会見し続け、無謀なこの航海を辞めさせようと説得したが、決定を覆せなかった。そして、彼は、周囲から臆病であるとのレッテルを張られるのを嫌がり、チリとアルゼンチンからの7隻の巡洋艦を購入するという皇帝の言葉を信じ、名誉を選んで、命令に従ったものと考ええる。

その他、私がこれまで研究した内容以外の事項で、明らかになったものは次のとおりである。

- ① 乗組員を至急集めたため、軍艦の船乗りとしての資質を欠く乗組員が多かった。
- ② 老朽艦を増派した艦隊となってしまったため、実際の戦力増強とはならなかった。
- ③ 日本海での海戦後に英国との戦闘も考えていたため、弾薬の補給が十分でなく、実弾射撃訓練を控えた。
- ④ 第2太平洋艦隊の艦船のほとんどが、沿岸作戦用であり、多量の石炭を搭載する空所がなかった。

さらに、新規に確認できた事項象は次のとおりである。

- ① チリとアルゼンチンから7隻の装甲巡洋艦を購入し、マダガスカルでこれらの艦艇と合

流の予定であったが、実現できなかった（この7隻のうち、アルゼンチンの2隻を日本が購入）

- ② スエズ運河通峡は喫水の関係で二つの部隊に分派したというのが定説であったが、スエズ近傍で英国海軍から、艦船が捕獲される可能性も予想されることから、一方の部隊を温存する作戦であった。
- ③ 日本近海の3海峡選定のほか、マラッカ海峡、ロンボク海峡の選定についても考慮されていた。

この本の著者であるサルキソフ博士は、ツシマ海戦の大敗の原因は、司令長官に責任の一端はありと認めているが、その多くは当時のロシア帝政において皇帝ニコライⅡ世の個人的な資質によるところが大きいとしている。また、海軍司令部にも責任の一端はありとしている。特に皇帝は非常にデリケートな性格で、艦隊を派遣する際の重要な決断を下す意志決定力や統率力が無かったものと思われる。ペテルブルグ等中央との情報交換・通信については、国内移動中はともかく、海外においては、艦隊と中央との情報交換が円滑に実施できず、ほしい情報を入力するのが困難であった。指揮官としての意思決定上、中央の指示を仰ぐのを待つというストレスや心労は、並大抵ではなかったものと思料する。皇帝のわがままともいふべき命令に忠実に従ったため、日本の連合艦隊との戦闘となり、ロシア艦隊の壊滅ともなりかねない状況となったものである。

9. おわりに

本小論文作成において、主に参考とした書籍からは、6ヵ月にも及ぶ大航海において司令長官しか知り得ない事実、大艦隊を率いる苦勞、彼が感じた絶望感、苦悩、恐怖感を感じることができた。

一方で、彼の手紙等を通して得られる、家族に対する愛情、艦隊、海軍司令部等に対する失望と怒り、人間模様と言った面を知ることができた。このことは我々日本人が知っているバルチック艦隊の極東派遣についての知識に加え、新たに認識すべき点を十分に与えてくれた。これは、まさに太平洋戦争末期の海軍軍令部等の無謀ともいえる戦略や作戦とを重ね合わせてみると、そこに共通するものがあると感じるのは私だけであろうか。

43) プレシャコフ、前掲書(上)、72頁。

44) 同上、309頁。

45) 同上、102頁。

【参考文献】

*日本側資料

- [1] 大江志乃夫『バルチック艦隊～日本海海戦までの航跡』（中公新書, 1999年）
- [2] 近現代史編纂会『面白いほどよくわかる－日露戦争』（日本文芸社, 2004年）
- [3] 東郷会『図説 東郷平八郎－目で見る明治の海軍』（東郷神社, 1993年）
- [4] 野村實『日本海海戦の真実』（講談社現代新書, 1999年）
- [5] 平間洋一『日英同盟』（PHP新書, 2000年）
- [6] 別宮暖朗『日本海海戦－なぜ日本はロシアに勝利できたのか』（並木書房, 2005年）

*ロシア側資料

- [1] ウラジミール・コスチェンコ『捕らわれた鷲』徳力真太郎訳（原書房, 1977年）
- [2] ウラジミール・セメヨノフ『殉國記』高須梅溪訳（明治出版社, 1912年）
- [3] コンスタンチン・プレシャコフ, 稲葉千晴訳『日本海海戦 悲劇への航海 バルチック艦隊の最期 上・下』（NHK出版, 2010年）
- [4] コンスタンチン・O・サルキソフ, 鈴木康雄訳『もうひとつの日露戦争 新発見・バルチック艦隊提督の手紙から』（朝日新聞出版, 2009年）
- [5] ノビコフ・プリボイ『バルチック艦隊の潰滅』上脇進訳（原書房, 1972年）

◆著者紹介

倉谷 昌伺 Masashi Kuratani

京都情報大学院大学教授。

修士（文学）（佛教大学）、修士相当（理工学）（防衛大学校）。

佛教大学大学院文学研究科修士課程修了（東洋史専攻）。

防衛大学校理工学研究科修了（オペレーションズ・リサーチ）。

防衛大学校応用物理学科卒業（応用物理学）。

海上自衛隊艦艇、司令部、幹部学校等勤務。