

ΜΙΑ ΑΝΕΚΔΟΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΚΟΧΡΑΝ
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ

Μολονότι έχουν γραφή άρκετά μέχρι σήμερα από ξένους για την πολυτάραχη ζωή και δράση του "Αγγλου ναυάρχου Thomas, λόρδου Cochrane, δεκάτου κόμητος του Dundonald, που πήρε μέρος για ένα χρονικό διάστημα και στον άγώνα της 'Ανεξαρτησίας ως αρχιναύαρχος του έλληνικού ναυτικού, δέν υπάρχει ώστόσο άκόμη μιá συστηματική μελέτη που νά αναφέρεται ειδικά στη δράση του στην 'Ελλάδα και νά αξιολογή την προσφορά του, όποια και άν υπήρξε, στην υπόθεση της έλευθερίας των 'Ελλήνων¹. Κάποια έξαιρέση άποτελεϊ ένα μικρό άλλ' αξιόλογο έργο του Καθηγητού της 'Ιστορίας στο Birkbeck College του Πανεπιστημίου του Λονδίνου κ. Douglas Dakin, τó όποιο έξετάζει τó ρόλο που έπαιξε ó Κόχραν στην άγορά και χρησιμοποίηση από τούς "Έλληνες κατά την 'Επανάσταση του πρώτου άτμοκινήτου στολίσκου των². 'Όπως δή-

1. 'Εκτός από την «Αύτοβιογραφία» του λόρδου Κόχραν (*Thomas Tenth Earl of Dundonald, The Autobiography of a Seaman*, τ. 1-2, London 1859-1860), άλλα αξιόλογα δημοσιεύματα σχετικά με τη ζωή και τη δράση του είναι κυρίως τά εξής : 1) *Joseph Allen, Life of the Earl of Dundonald*, G. C. B., London 1861. 2) *Trial of Lord Cochrane, etc. Taken in shorthand by William Brodie Gurney*, ά. τ., ά. έ. 3) *Christopher Lloyd, Lord Cochrane, Seaman - Radical - Liberator. A Life of Thomas, Lord Cochrane, 10th Earl of Dundonald*, Longmans, Green and Co., London - New York - Toronto 1947, σελ. VIII+222' για τη δράση του Κόχραν στην 'Ελλάδα βλ. στο βιβλίό αυτό τó κεφ. VIII «The Greek War of Independence» (σ. 173-189), όπου ó συγγραφέας δίνει μιá γενική εικόνα στηριζόμενος κυρίως στην ξένη σχετική βιβλιογραφία. Στο έργο δέν υπάρχουν παραπομπές (ή βιβλιογραφία παρατίθεται γενικά στο τέλος του βιβλίου) και τó πνεύμα του δέν μπορεί νά χαρακτηριστεί φιλελληνικό. 'Ελάχιστα επίσης αναφέρονται στην τελευταία σελίδα (σ. 189) για τίς σχέσεις του Κόχραν με τόν Καποδίστρια' 4) *Warren Tute, Cochrane. A Life of Admiral the Earl of Dundonald, with a Foreword by the 14th Earl of Dundonald*; Cassel and Co. Ltd., London 1965, σελ. VI+275' πρόκειται για μιá καλή μυθιστορηματική βιογραφία χωρίς βιβλιογραφικές παραπομπές. Στόν πρόλογο μόνον αναφέρει ó συγγραφέας ότι χρησιμοποίησε τίς προηγούμενες βιογραφίες του Κόχραν, καθώς και οικογενειακά χαρτιά, που τά έθεσε υπ' όψη του ó σύγχρονος κόμης του Dundonald. Για τη δράση του Κόχραν στην 'Ελλάδα, από τó κεφ. «The Freedom Fighter» (σ. 167-247) βλ. τά ύποκεφάλαια 14-15 (σ. 235-247).

2. Βλ. *Douglas Dakin, Lord Cochrane's Greek Steam Fleet, «The Mariner's Mirror»* τ. 39, άρ. 3 (1953) 211-219. Πολύ όρθά στη μελέτη του αυτή ó κ. Dakin παρατηρεί ότι πατέρας της ιδέας νά έφοδιάσουν τόν Κόχραν με ένα άτμοκίνητο στολίσκο ήταν ένας άλλος όνομαστός "Αγγλος φιλέλληνας, ó πλοίαρχος Frank Abney Hastings. 'Ο Hastings, που υπήρξε και ó κυβερνήτης του πρώτου ελληνικού άτμοκινήτου, της «Καρτερίας», πήρε μέρος σε διάφορες έπιχειρήσεις εναντίον των Τούρκων, τραυματίστηκε βαρεια σε μιá επίθεση στη λιμνοθάλασσα του Μεσολογγίου

ποτε όμως τόσο στα ελληνικά όσο και στα ξένα αρχεία, καθώς και στις ήδη δημοσιευμένες πηγές¹ και βοηθήματα² υπάρχουν διάσπαρτα αρκετά στοιχεία που θα μπορούσαν να αναμφισβήτητα να βοηθήσουν τον μελλοντικό έρευνητή να ολοκληρώσει μιαν εικόνα της δράσης του Κόχραν στην Ελλάδα και, απαλλαγμένος από κάθε προκατάληψη, να τον τοποθετήσει στο σωστό του πλαίσιο. Γιατί δεν πρέπει να ξεχνούμε ότι ο ονομαστός αυτός Άγγλος ναυτικός, που είχε στο ενεργητικό του μιαν αξιόλογη δράση στους Ναπολεοντείους πολέμους και επί οκτώ χρόνια στον αγώνα δύο νεαρών νοτιοαμερικανικών δημοκρατιών (Χιλή και Βραζιλίας) έναντι των Ισπανών και Πορτογάλων και που ήλθε στην επαναστατημένη Ελλάδα τον Μάρτιο του 1827 ως «ό αναμενόμενος νέος Μεσσίας»³, έφυγε τελικά από τη χώρα μας σε λιγότερο από ένα χρόνο πικραμένος και δυσαρεστημένος και έχοντας επιπλέον αφήσει πίσω του μιαν μάλλον κακή φήμη.

Στο σκοπό αυτό, στο σχηματισμό δηλαδή της σωστής εικόνας για

έναντιον του Αιτωλικού και πέθανε στη Ζάκυνθο στις 20 Μαΐου/1 Ιουνίου 1828 (βλ. σχετικά *Dakin, Cochrane's Greek Steam Fleet*, σ. 216-218, και *Στεφάνου Ι. Παπαδοπούλου*, 'Η επανάσταση στην Δυτική Σπέρδα Ελλάδα μετά την πτώση του Μεσολογγίου ως την οριστική απελευθέρωσή της, 1826-1832, Θεσσαλονίκη 1962, σ. 73-76, 79, 87-88, 93-94, όπου και η προηγούμενη βιβλιογραφία).

1. Βλ. π.χ. *Emil Rothpletz, Correspondance entre deux Philhellènes: Docteur Louis - André Gosse et l' Amiral Lord Thomas Cochrane (1827-1828)*, Paris - Genève 1919.

2. Για τη δράση του Κόχραν στην Ελλάδα βλ. κυρίως *Douglas Dakin, British and American Philhellenes during the War of Greek Independence, 1821-1833*, Thessaloniki 1955, passim (ιδίως βλ. σ. 117-124, 126-127, 145-156, 158-161, 174-175, 177-178, 181-182). Βλ. ακόμη *Ι. Ααζαροπούλου*, Τò πολεμικόν ναυτικόν της Ελλάδος από ανεξαρτησίας μέχρι βασιλείας Όθωνος, 1821-1833, Αθήναι 1936, passim, ιδίως σ. 93-102, 107-125, 136-142, 148-167. Πρβλ. και *Κ. Α. Αλεξανδρή*, Αί ναυτικά επιχειρήσεις του υπέρ ανεξαρτησίας αγώνος, 1821-1829, Αθήναι 1930, σ. 122-124, 128-129, 146.

3. Αμέσως μετά την άφιξή του στην Ελλάδα ο Κόχραν, χάρη στο μεγάλο κύρος που του έδινε η φήμη του και στην αποφασιστικότητα που έδειξε, κατόρθωσε με τη βοήθεια και του Άγγλου φιλέλληνα στρατηγού R. Church να συμφιλιώσει τις δύο αντιμαχόμενες μερίδες και να πραγματοποιηθή έτσι η Έθνοσυνέλευση στον Δαμαλά (άρχαία Τροιζήνα). Η Συνέλευση αυτή εξέλεξε τον Κόχραν αρχιναύαρχο, τòn Τσώρτς αρχιστράτηγο και τòn Καποδίστρια πρώτο Κυβερνήτη της Ελλάδος (για τὰ γεγονότα αυτά βλ. πρόχειρα στού *Dakin, British and American Philhellenes*, σ. 145-147, όπου και άλλη βιβλιογραφία· βλ. επίσης και *Σπυρίδωνος Τρικούπη*, Ιστορία της Ελληνικής Επανάστασεως, έκδ. 2α, τ. 4, Λονδίνου 1862, σ. 118-124, όπου και περιγραφή του έντυπωσιακού τρόπου με τòn οποίο όρκίστηκε ο Κόχραν μπροστά στην Έθνική Συνέλευση τών Ελλήνων· τὰ σχετικά με τήν απόφαση της Συνελεύσεως για τò διορισμό του Κόχραν ως «Πρώτου Στολάρχου πασών τών Ελληνικών Ναυτικών Δυνάμεων» βλ. στού *Άνδρ. Ζ. Μάμουκα*, Τὰ κατά τήν ανάγννησιν της Ελλάδος, τ. 7, Αθήναι 1840, σ. 83-86).

τῆ δράση τοῦ Κόχραν στὴν Ἑλλάδα, νομίζουμε ὅτι συμβάλλουμε κάπως φέρνοντας στὴ δημοσιότητα τὸ παρακάτω κείμενο. Πρόκειται γιὰ μιὰν ἐκτενῆ ἀναφορὰ πού ὁ Ἄγγλος ναύαρχος ὑπέβαλε στὸν Κυβερνήτη Καποδίστρια ἀμέσως μετὰ τὴν ἀφίξη τοῦ τελευταίου στὴν Ἑλλάδα καὶ στὴν ὁποία τοῦ ἐξιστορεῖ σὲ γενικὲς γραμμὲς τὰ πεπραγμένα του, τοῦ ἐκθέτει κυρίως τὴν κατάσταση τοῦ ναυτικοῦ καὶ τὶς δυσκολίες πού ἀντιμετώπισε καὶ ἀντιμετωπίζει, καί, τέλος, τοῦ προτείνει τὰ μέτρα πού εἶναι ἀνάγκη νὰ παρθοῦν καὶ τὶς λύσεις πού πρέπει νὰ δοθοῦν στὰ σχετικὰ προβλήματα. Ὅσο καὶ ἂν εἶναι συνοπτικὸς στὴν ἀναφορὰ του ὁ Κόχραν, τὰ γραφόμενά του δὲν παύουν, κατὰ κάποιον τρόπο, νὰ ἀποτελοῦν τὴν «alteram partem» τῶν ἀπόψεων γιὰ διάφορα γεγονότα καὶ καταστάσεις καί, γιὰ τὸ λόγο αὐτό, ἀξίζει, νομίζουμε, νὰ τεθοῦν ὑπ' ὄψη τῆς ἱστορικῆς ἔρευνας.

Ἡ ἀναφορὰ τοῦ Κόχραν, γραμμὲν ἄγγλικά, βρίσκεται στὸ Ἀρχεῖον Καποδίστρια στὴν Κέρκυρα στὸ φάκελο ὑπ' ἀρ. 248. Στὸν ἴδιο φάκελο ὑπάρχουν ἐπίσης μιὰ πιστὴ γαλλικὴ μετάφραση τοῦ κειμένου, πού ἔγινε ἀσφαλῶς, ἄγνωστο ἀπὸ ποιόν, γιὰ νὰ διευκολυνθῇ ὁ Καποδίστριας στὴν ἀνάγνωσή του, καθὼς καὶ μιὰ μεταγενέστερη (ἀπὸ 1/13 Ὀκτωβρίου 1828) σύντομη ἐπιστολὴ τοῦ Κόχραν πρὸς τὸν Κυβερνήτη, πού ἀναφέρεται σὲ οἰκονομικὰ θέματα. Δημοσιεύουμε ἀμέσως παρακάτω τὰ τρία αὐτὰ κείμενα :

1.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΤΟΥ ΚΟΧΡΑΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ

Ἀρχεῖον Καποδίστρια, φάκ. 248, ἀρ. 2, Πόρος 1 Ἰανουαρίου 1828, πρωτότυπο. Τὸ ἔγγραφο εἶναι γραμμένο σὲ δύο λυτὰ δίφυλλα διαστάσεων 0,32×0,20 μ. Τὸ κείμενο καλύπτει καὶ τὶς ὀκτὼ ὄψεις τῶν φύλλων. Χαρτί καλὰ διατηρημένο, ὑποκίτρινο παχὺ μὲ ραβδωτὲς γραμμώσεις καὶ μὲ τὸ ἐπίσημο ὕδατόσημο τῆς ἀγγλικῆς γραμματείας· σὲ κάθε φύλλο ὑπάρχει : στὸ πρῶτο μισὸ τὸ βασιλικὸ στέμμα καὶ στὸ δεύτερο ἡ λέξις : «P. EVERITT 1825».

σ. 1

Port of Poros 1 January 1828

Sir,

On my return from Brazil¹ I was preped by various friends of Greece to engage in the service of a people struggling to free themselves from oppression and slavery. My inclination was consonant to theirs, but as accepting a commission in the service of

1. Ὁ Κόχραν ἐπέστρεψε ἀπὸ τὴ Βραζιλία στὴν Ἀγγλία τὸν Ἰούνιο τοῦ 1825 (*Dakin, British and American Philhellenes*, σ. 117).

Greece whilst I held the situation of Commander in Chief of the Brazilian Navy would involve the loss of my pay, of Lady Cochrane's pension, and the rewards due for nearly eight years service in South America, my duty towards my family demanded that I should require indemnification for such [a] loss; in which event I would engage to serve Greece without pay until her independence should be recognised.

The public part of this conditional engagement stipulated that, for the objects in view, six steam vessels should be rapidly built; and that two old vessels of war or Indiamen should be purchased and manned with foreign seamen. The engines for the steam vessels were to be highpressure these being the easiest to
 σ. 2 construct and manage; and the two American frigates, when/finished were also to be placed under my authority.

The failure of the engineer, through disgraceful ignorance or base treachery, in the proper construction of these simple engines; the want of funds to procure the old vessels of war or Indiamen with foreign seamen; and the retention of one of the frigates built in North America deprived me of the whole of the stipulated force except the *Hellas*¹. It is needless to remark that one frigate was unable to effect that which has since required eleven European ships of the line, aided by many frigates and smaller vessels to accomplish².

Under these circumstances it became my duty to confine myself to desultory operations, secretly conducted against the enemy. The difficulties I have had to contend with even in these excursions can best be appreciated by the few foreign European officers who accompanied me.

The obstinate refusal of the Greek seamen to embark, or perform the smallest service without being paid in advance; the
 σ. 3 contempt with which these seamen treated every attempt /to promote regularity, and maintain silence in exercising the great guns and other evolutions, rendered their improvement hopeless; and

1. Σχετικά με τις διαπραγματεύσεις του 'Αγγλικού Φιλελληνικού Κομιτάτου και των 'Ορλάνδου και Λουριώτη, απεσταλμένων της ελληνικής κυβερνήσεως στο Λονδίνο, με τον Κόχραν, για να αναλάβη υπηρεσία στην 'Ελλάδα, τη συμφωνία που έγινε, την παραγγελία των ατμοπλοίων κ.λ. βλ. *Dakin, Cochrane's Greek Steam Fleet*, σ. 211 κέξ. και του *ιδίου*, *British and American Philhellenes*, σ. 117-124.

2. 'Ο Κόχραν υπαινίσσεται έδω τη γνωστή ναυμαχία του Ναυαρίνου (8/20 'Οκτωβρίου 1827).

the enlistment of young seamen, whilst the old were rejected (though but for the short period of a month) has been rendered extremely difficult by reason of the influence of the latter, and of the prejudice excited against a regular naval service by influential individuals whose power and importance are thereby diminished in the Maritime Islands.

The frequent mutinees or resistance to authority, and the numerous instances in which I have been obliged to return to port or abstain from going to sea are recorded as to dates and circumstances in the Logbook of the *Hellas*; together with the disgraceful stripping and robbing of prisoners; the want of coolness amongst the crew in the presence of an enemy—exemplified in our attacking a small frigate and a corvette near *Cla-renza*; and by the firing upwards of 400 round shot, at the Cor-vette now named *Hydra*, without hitting the hull of that vessel four times, although within a hundred yards of the *Hellas*—such σ. 4 was the confusion excited by the / contiguity, even, of so inferior an enemy¹.

It is not my intention at present to trouble you with detail, yet I cannot suffer to pass unnoticed that even certain commanders and the seamen of the majority of the fireships (in the use of which vessels rested my last hope) failed in their duty on the only two important occasions when their services were required—Once at Alexandria in presence of the enemy, as the brave *Canaris* can well testify², and again by the crews abandoning their duty and embarking in privateers—many of them after having received pay in advance for their services. Indeed, encouraged by privateering licences, insubordination, outrage, and piracy have arrived at such a pitch, that these very National fire-

1. Γιὰ τὴ σύγκρουση τοῦ Κόχραν μὲ λίγα τουρκικὰ πλοῖα στὶς 20 Ἰουλίου/1 Αὐγούστου 1827 ἀνάμεσα στὴν Γλαρέντζα καὶ στὸν κάβο Πάπα βλ. Παπαδοπούλου, Ἡ ἐπανάσταση στὴν Δυτικὴ Στερεὰ Ἑλλάδα, σ. 71, ὅπου καὶ ἡ προηγούμενη βιβλιογραφία.

2. Γιὰ τὴν ἀποτυχημένη ἐπιχείρηση τοῦ Κόχραν ἐναντίον τοῦ αἰγυπτιακοῦ στόλου στὸ λιμάνι τῆς Ἀλεξανδρείας (Ἰούνιος 1827) βλ. κυρίως ἀντιναυάρχου Γεωργίου Σαχτούρη, Ἱστορικὰ ἡμερολόγια τοῦ ναυτικοῦ ἀγῶνος τοῦ 1821. Ἐκ τῶν πρωτοτύπων ἡμερολογίων αὐτοῦ, Ἀθήναι 1890, σ. 234-257, Ἐρρίκου Τράιμπερ, Ἀναμνήσεις ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, 1822-1828. Ἀνέκδοτο χρονικὸ τοῦ Ἀγῶνος. Βιογραφικὲς καὶ ἐπεξηγηματικὲς σημειώσεις Δρος Χρήστου Ν. Ἀποστολίδου, Ἀθήναι 1960, σ. 86 κέξ., Λαζαροπούλου, Τὸ πολεμικὸν ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος, σ. 150-154. Βλ. ἐπίσης καὶ *Dakin*, *British and American Philhellenes*, σ. 159.

ships, stripped not only of their rigging but of their anchors and cables, are now drifting about the harbour of Poros. A neutral boat detained by the Hellas for violation of blockade has been plundered by those sent in charge of her; and scarcely a vessel can pass between the Islands or along the shore without the
 σ. 5 passengers and property / being exposed to brutal violence and plunder. A darker period is approaching if decisive measures are not adopted for the suppression of outrages like these.

I am ready to serve Greece and to aid in any way in the accomplishment of the arduous task you have undertaken; but on the fullest consideration of circumstances I feel that I should practice a deception were I to contribute to a belief that the few foreign officers in the Naval service can put a stop to these disorders— which must finally involve the character of that very service, already prematurely brought in question by the conduct of vessels unlawfully commissioned by the temporary government.

I have in consequence of such my opinion (and inability to restrain the conduct of the seamen by any authority) come to the resolution to exert myself to procure, adequate means to execute the duties of an office in which my efforts hitherto have all been counteracted; and I the more readily adopt this resolution, as, during the winter months it is impossible to navigate
 σ. 6 the Hellas in these narrow / seas, with a crew of young inexperienced Greek seamen; and still more impracticable to manage her with old ones of Turkish habits. I may indeed add that, until the communication¹ addressed by the three Admirals to the Legislative assembly—shall be cancelled, it is hopeless to attempt any Naval enterprise in favor of Greece— even had Admiral de Rigny not superadded his commands “that all Greek vessels armed for war, found beyond twelve miles from the shore of Continental Greece, shall be destroyed”.

I repeat that I have taken my determination, not from any private feeling of disgust at the above disgraceful restrictions brought by the temporary Government on the Naval service; nor from their misappropriation of the revenue allotted to Maritime

1. Στο περιθώριο κάτω αριστερά υπάρχει η συμπλήρωση: *dated the 24th of october*. Για τη διακήρυξη αυτή των τριών ναυάρχων των συμμαχικών στόλων και την αντίδραση των Έλλήνων βλ. Παπαδοπούλου, ‘Η επανάσταση στην Δυτική Στερεά Ελλάδα, σ. 76-77.

purposes and consequent want of pay, stores, and even of provisions for the ships of War; nor from the painful feeling that the crippled ships of the enemy are thereby enabled to depart in security, dragging with them 4.000 Grecian captives to slavery; nor the impossibility, during this / season, of reducing the Maritime fortifications, whilst Greeks, unpunished, are the chief violators of blockade; nor from all the before mentioned causes of regret; but I have resolved to proceed to England, without loss of time, that I may render better service to Greece, not knowing when you may arrive.

If you aid me with means, my object as to seamen will be ensured; sober study men can be obtained from the Northern Nations, who will do their duty; and since precept is useless, teach the Greeks by example. Then piracy will cease, and commerce may flourish.

Be your intention as to the steam vessels still in England¹ what it may foreign seamen (like foreign troops) are indispensable to the interests of Greece and to your own; and the expense of bringing them here will be better increased, if these steam vessels fitted under my inspection, shall become the means of their conveyance.

The hardships of a winter voyage to the North in a small vessel² I shall deem / amply repaid if I can accomplish these objects—expose the injustice and impolicy of certain measures; and bring the real wants of Greece to the knowledge of a liberal and enlightened administration.

During my absence I leave, subject to your approbation,

1. Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν «Καρτερία» εἶχαν παραγγελθῆ στα ἄγγλικά ναυπηγεῖα πέντε ἀκόμη ἀτμοκίνητα πλοῖα. Τὰ δύο ἀπὸ αὐτὰ («Enterprise» καὶ «Irresistible») ἦταν περίπου ὅμοια μὲ τὴν «Καρτερία», ἐνῶ τὰ ὑπόλοιπα τρία («Alert», «Lasher» καὶ «Mercury») λίγο μικρότερα. Τελικά, ἀπὸ τὰ παραπάνω πλοῖα τὸ πρῶτο, ποῦ ὀνομάστηκε στα ἑλληνικά «Ἐπιχειρήσεις», ἐφθασε στὴν Ἑλλάδα τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1827 καὶ πῆρε μέρος τὸν Σεπτέμβριο καὶ Ὀκτώβριο 1828 σὲ ἐπιχειρήσεις στὸν Ἀμβρακικὸ κόλπο. Τὸ δεύτερο πλοῖο, ποῦ μετονομάστηκε σὲ «Ἐρμῆς», ἐφθασε στὴν Ἑλλάδα ἓνα χρόνο ἀργότερα, τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1828· ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα τρία τὸ «Mercury» παραδόθηκε τελικά στὸ ἑλληνικὸ ναυτικὸ τὸν Δεκέμβριο τοῦ 1828, ἐνῶ τὰ δύο ἄλλα παρέμειναν καὶ σάπισαν στὸν Τάμεση, γιατί δὲν ὑπῆρχαν τὰ ἀπαραίτητα χρήματα, γιὰ νὰ ὀλοκληρωθῆ ἡ κατασκευὴ των (βλ. σχετικὰ Dakin, Cochrane's Greek Steam Fleet, σ. 216, καὶ τοῦ ἰδίου, British and American Philhellenes, σ. 124).

2. Πρόκειται γιὰ τὴν ιδιόκτητη σκούνα τοῦ Κόχραν «Μονόκερω» (Unicorn).

the brave, disinterested, and honorable patriot Admiral Miaulis in possession of my powers as Naval Commander in chief. At an early opportunity I propose to recommend to your Excellency several Greek Officers who truly deserve well of their country.

I have the honor to be
with the highest respect
your Excellence faithful
and devoted servant

To his Excellency
Count Capo D' Istria
President of Greece
etc. etc. etc.

Cochrane

2.

ΓΑΛΛΙΚΗ ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Ἄρχεῖον Καποδίστρια, φάκ. 248, ἀρ. 3, ἄ. τ., ἄ. ἡ., πρωτότυπο. Τὸ κείμενο εἶναι γραμμένον στὶς τέσσαρες σελίδες ἐνὸς διφύλλου καὶ στὴν πρώτη σελίδα ἐνὸς μονοφύλλου. Διαστάσεις, ποιότητα χαρτιοῦ καὶ ὕδατόσημα ἴδια μὲ τοῦ προηγουμένου ἐγγράφου.

σ. 1 Traduction de la lettre de l'A. Cochrane en date du Port du Poros
1^{er} Janv(ier) 1828

A mon retour du Brésil, plusieurs amis de la Grèce me pressèrent d'entrer au service d'un peuple qui combattait pour se délivrer de l'oppression et de l'esclavage. Mes dispositions étaient en rapport avec les leurs. Mais comme en acceptant une place dans le service de la Grèce, tandis que j'occupais encore le poste de Commandant en Chef de la marine du Brésil, je devais perdre ma paie, la pension de Lady Cochrane et les récompenses qui m'étaient dues pour environ huit ans de service dans l'Amérique du Sud, il était de mon devoir envers ma famille de demander une indemnisation pour une pareille perte, auquel cas je m'engagerais à servir la Grèce sans paie jusqu'à la reconnaissance de son indépendance. La partie de cet engagement conditionnel qui concernait les Comités (public part) stipulait que dans le but qu'on avait en vue on construirait rapidement six bateaux à vapeur, et qu'on achèterait deux vieux bâtimens de guerre qu'on équiperait de matelots étrangers. Les machines des bateaux à vapeur devaient être à haute pression, comme étant les plus

faciles à construire et à employer, et les deux frégates américaines terminées devaient être aussi placées sous mon commandement.

Les fautes commises par les ingénieurs soit par une ignorance déplorable soit par une vile trahison dans la construction de ces machines simples, le manque d'argent pour acheter les vieux vaisseaux de guerre et pour les équiper de matelots étrangers et le sequestre mis sur une des frégates construites dans l'Amérique du Nord, me privèrent de toute la force qui avait été stipulée à l'exception de la frégate Hellas. Il est inutile d'observer qu'une seule frégate était incapable d'exécuter ce qui n'a pu être fait dès-lors que par onze bateaux de ligne européens, plusieurs frégates et autres bâtimens plus petits.

σ. 2 Dans ces circonstances, il a été de mon devoir de me borner à des opérations secondaires conduites secrètement contre l'ennemi. Le petit nombre d'officiers européens qui m'ont accompagné peuvent apprécier les difficultés que j'ai eu à combattre même dans ces excursions.

Le refus obstiné des marins Grecs de s'embarquer ou de remplir le moindre service sans être payés d'avance, le mépris avec lequel ces matelots traitaient tout essai pour introduire la régularité, pour maintenir le silence, pour l'exercice du canon et autres évolutions, me firent désespérer de leur perfectionnement ; et l'enrôlement de jeunes matelots à l'exclusion des vieux (quoique sa durée ne fut que d'un mois) est devenu extrêmement difficile par l'influence des vieux matelots et par les préjugés qu'élevaient contre un service régulier de la marine certains individus jouissant d'une grande influence et dont le pouvoir était diminué par cela même dans les îles.

On trouvera dans le journal de la frégate Hellas les dates et les détails des mutineries fréquentes ou des refus d'obéir qui ont eu lieu, et des cas nombreux où j'ai été obligé de rentrer dans le port ou d'en sortir. Ce journal rapporte également les vols et le dépouillement des prisonniers, le manque d'à plomb dans l'équipage en présence de l'ennemi, dont nous avons un exemple dans l'attaque faite contre une petite frégate et une corvette près de Clarence et dans laquelle attaque on a tiré presque 400 coups de canon sur la corvette nommée actuellement Hydra sans l'atteindre plus de 4 fois quoiqu'elle ne fût qu'à la distance de 100 toises, tant était grande la confusion causée par le voisinage d'un ennemi tellement inférieur.

Je n'ai pas l'intention pour le moment de vous fatiguer de détails. Cependant je ne puis passer sous silence le fait que même certains capitains et les matelots de la plupart des brûlots (seuls σ. 3 bâtiments qui fussent ma dernière espérance) / ont manqué à leur devoir dans les deux occasions importantes où leur service fut requis. La lère à Alexandrie en présence de l'ennemi, dont le brave Canaris pourra vous fournir témoignage, et plus tard lorsque leur équipage s'engage sur des Corsaires quoique plusieurs eussent été payés d'avance. L'insubordination, la violence et la piraterie encouragées par ces lettres de courses sont même parvenues à un tel point que ces brûlots nationaux dépouillés d'agrès, d'ancres et de cables restent échoués dans le port de Poros. Un bateau neutre saisi par l'Hellas pour avoir violé le blocus a été pillé par ceux même à la garde desquels il était confié, et presque aucun vaisseau ne peut circuler entre les îles ou le long de la côte sans que les propriétés et les passagers ne soient exposés au pillage et à la violence.

Une époque plus fâcheuse se présente encore si l'on n'adopte pas des mesures decisives pour la répression de pareils désordres. Je suis prêt à servir la Grèce et à vous aider de tout mon pouvoir pour accomplir la charge difficile que vous avez entreprise. Mais en considérant plus attentivement les circonstances dans lesquelles nous nous trouvons, je croirais abuser de la confiance en soutenant l'idée que le petit nombre d'officiers étrangers employés dans la marine peuvent arreter ces désordres, lesquels doivent finalement compromettre l'honneur de ce même service déjà lésé par la conduite des vaisseaux commissionés illégalement par le Gouv(ernement) Prov(isoire).

En conséquence de mon opinion et dans l'impossibilité de soumettre à aucune règle la conduite des matelots j'ai pris la résolution de rechercher des moyens efficaces pour remplir les devoirs d'un poste dans lequel mes efforts ont été tous contrecarrés jusqu'à ce jour et j'ai embrassé cette résolution d'autant plus volontiers que pendant l'hiver il est impossible de naviguer avec l'Hellas dans les mers étroites avec des matelots jeunes et inexpérimentés et plus encore avec de vieux / matelots σ. 4 imbus des habitudes turques.

J'ajouterai en outre que il ne faut pas penser à aucune entreprise maritime en faveur de la Grèce, à moins que la dépêche adressée par les 3 Amiraux au Corps Législatif ne soit

revoquée. Même en admettant que l'Amiral de Rigny n'eut pas ajouté l'ordre «Que tous les bâtimens de guerre grecs trouvés au delà de 12 milles des côtes fussent détruits».

Je vous répète que j'ai pris cette décision non par un sentiment de dégoût particulier par suite des restrictions honteuses que le Gouv(ernement) Prov(isoire) a fait peser sur la marine, non parce que ce Gouv(ernement) a détourné l'application de ces revenus qui avaient été destinés à la marine, et par suite le manque de paie, de provisions etc. pour les bâtimens; non, par le sentiment pénible que j'éprouve de voir que les bâtimens endommagés de l'ennemi peuvent partir sans obstacle avec 4.000 grecs esclaves; non par l'impossibilité où nous sommes dans cette saison de faire rendre les places maritimes, tandis que des Grecs sont les premiers à violer impunément les blocus; non plus par un regret de tout ce qui s'est passé; mais j'ai résolu de me rendre en Angleterre sans perdre de temps, pour devenir plus utile à la Grèce, dans l'incertitude où je suis de votre arrivée.

Si vous m'aidez par des secours efficaces, je pourrais accomplir mon dessein quant au choix de matelots; je pourrais obtenir des hommes sobres et solides parmi les peuples du Nord, lesquels rempliront leurs devoirs et formeront les Grecs par l'exemple, puisque le précepte est inutile. La piraterie cessera et le commerce pourra fleurir.

Quelles que soient vos intentions quant aux bateaux à vapeur qui sont encore en Angleterre, des matelots étrangers, de même que des troupes étrangères vous sont indispensables dans l'intérêt de la Grèce et dans le Vôtre.

σ. 5 La dépense pour les conduire en Grèce pourra être diminuée si on les transport sur ces bateaux à vapeur que j'aurai fait achever.

Je considererai comme un ample dédommagement des fatigues d'un voyage d'hiver dans le Nord et sur un petit bâtiment, si je puis accomplir ce but; exposer l'injustice et l'impolitique de certaines mesures, et faire connaître à une administration libérale et éclairée les véritables besoins de la Grèce.

En mon absence je laisse, sauf votre approbation, au brave, désintéressé et honorable patriote l'Am(iral) Miaoulis, mes pouvoirs comme Commandant en Chef de la Marine. A la 1ère occasion je me propose de recomander à V(otre) E(xcellence) ces Officiers Grecs qui ont bien mérité de la Patrie.

3.

ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ ΚΟΧΡΑΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ

Ἄρχειον Καποδίστρια, φάκ. 248, ἀρ. 1, ἀ. τ., 1/13 Ὀκτωβρίου 1828, πρωτότυπο. Δίφυλλο διαστάσεων 0,27×0,21 μ., χαρτί καλὰ διατηρημένο, ὑποκίτρινο λευκὸ μὲ ραβδωτὲς γραμμώσεις καὶ ὑδατόσημα σὲ κάθε φύλλο πού παριστάνουν γραμμικὰ ἀνθέμια. Τὸ κείμενο εἶναι γραμμένο στὴν πρώτη μόνον σελίδα. Στὴν τετάρτη σελίδα, ἐπάνω δεξιά, ὑπάρχει ἡ ἔνδειξη: «Cochran 1».

October 1/13 1828

Excellence,

Le Dr Gosse¹ s'étant rendu ce matin auprès de Mr Maurocordato pour l'engager de s'occuper de la révision de mes comptes, ce dernier lui a répondu que la multiplicité de ces travaux s'y opposait et qu'il avait eu l'honneur de vous en informer, pour que vous puissiez nommer quelqu'autre personne à sa place.

Désirant terminer le plus promptement cette affaire, je prie donc Votre Excellence de me dire quelle est la personne choisie à cett' effet, et si le choix n'en a pas été encore fait, d'en accélérer l'exécution².

Recevez Excellence
l'expression de mon respect
et de mon devouement
Cochrane

à Son Excellence
le Président de la Grèce etc.

Δὲν ξέρουμε, ἀν ὁ Καποδίστριας ἀπάντησε στὴν ἀναφορὰ τοῦ Κόχραν, καὶ ἀν ναί, ποιά ἦταν ἡ ἀπάντησή του, γιὰτὶ τόσο στίς δημοσιευμένες ἐπιστολὲς τοῦ Κυβερνήτη ὅσο καὶ στὰ ἀνέκδοτα ἀκόμη ἔγγραφα τοῦ Ἄρχειου του στὴν Κέρκυρα δὲν βρήκαμε τίποτε σχετικό. Πάντως ὁ

1. Πρόκειται γιὰ τὸν Ἑλβετὸ φιλέλληνα γιατρὸ Louis - André Gosse, συνεργάτη καὶ φίλο τοῦ Κόχραν· βλ. γι' αὐτὸν Κωνσταντίνου Α. Βακαλοπούλου, Σχέσεις Ἑλλήνων καὶ Ἑλβετῶν φιλελλήνων κατὰ τὴν ἐλληνικὴ ἐπανάσταση τοῦ 1821. Συμβολὴ στὴν ἱστορία τοῦ Ἑλβετικοῦ Φιλελληνισμοῦ, Θεσσαλονίκη 1975, μέρος Β': «Ὁ Ἑλβετὸς φιλέλληνας Louis - André Gosse στὴν Ἑλλάδα (1827-1829). Νέα ἱστορικὰ στοιχεῖα γιὰ τὴ δράση του», σ. 99 κέξ.

2. Σ' αὐτό, ἀσφαλῶς, τὸ αἶτημα τοῦ Κόχραν ἀπαντώντας ὁ Καποδίστριας μὲ ἐπιστολὴ του τῆς 4ης Ὀκτωβρίου 1828 ἀπὸ Αἴγινα τοῦ ἀνακοινώνει ὅτι ὄρισε τριμελῆ ἐπιτροπὴ ἀπὸ τοὺς Σπηλιάδη, Λουκδπουλο καὶ Σεργόπουλο, γιὰ νὰ ἐλέγξουν τοὺς λογαριασμοὺς τοῦ Ἄγγλου ναυάρχου (βλ. Ι. Α. Καποδίστρια, Ἐπιστολαί, ἐλληνικὴ μετάφρασις Μιχαήλ Γ. Σχινᾶ, τ. 2, Ἀθῆναι 1841, σ. 260).

Κόχραν, σύμφωνα μὲ ὅσα ἔγραφε καὶ στὴν ἀναφορά του, ἀφοῦ παρέδωσε τὴ διοίκηση τοῦ στόλου στὸν Μιαούλη, ἔφυγε γιὰ τὴν Ἀγγλία (ἔφθασε ἐκεῖ στίς ἀρχές Φεβρουαρίου 1828), γιὰ νὰ φροντίσει γιὰ τὴν ἐξέυρεση πληρωμάτων καὶ γιὰ τὴν ὀλοκλήρωση τῆς κατασκευῆς τῶν ὑπολοίπων ἀτμοκινήτων πλοίων.

Ἡ γνώμη ὅτι ὁ Κόχραν δὲν θὰ ξαναγύριζε στὴν Ἑλλάδα ἦταν γενική καὶ ὁ Καποδίστριας μὲ τὴ στάση του φαίνεται πῶς ἐπιδίωκε κάτι τέτοιο¹. Τελικὰ ὅμως ὁ Κόχραν, ἔπειτα ἀπὸ ὑποκίνηση τοῦ φίλου του Ἑλβετοῦ φιλέλληνα γιατροῦ Louis - André Gosse, ἐπέστρεψε τὸν Σεπτέμβριο τοῦ 1828 στὴν Ἑλλάδα, ὅπου ὁ Καποδίστριας τὸν δέχθηκε μὲ ψυχρότητα. Ἐπὶ δύο μῆνες τὸ θέμα τῶν λογαριασμῶν τοῦ Ἀγγλοῦ ναυάρχου μὲ τὸ ἑλληνικὸ κράτος ἀπασχόλησε σοβαρὰ καὶ τίς δύο πλευρές (σ' αὐτὸ ἀναφέρεται καὶ τὸ τελευταῖο ἀπὸ τὰ ἔγγραφα ποὺ δημοσιεύουμε παραπάνω). Στίς 26 Νοεμβρίου 1828 ὁ Κόχραν ὑπέβαλε τὴν παραίτησή του στὸν Καποδίστρια καὶ λίγο ἀργότερα, στίς 20 Δεκεμβρίου τοῦ ἴδιου ἔτους, ἔφυγε γιὰ τὴν Ἀγγλία ἀπὸ τὸν Πόρο μὲ μιὰ ρωσικὴ κορβέττα ποὺ ἔθεσε στὴ διάθεσή του ὁ Ρῶσος ναύαρχος Heyden, παίρνοντας μαζί του ὄχι καὶ τόσο εὐχάριστες ἀναμνήσεις ἀπὸ τὴν παραμονή του στὴν Ἑλλάδα².

1. Βλ. σχετικὰ *Dakin*, *British and American Philhellenes*, σ. 181.

2. Βλ. *Dakin*, *ἐνθ' ἄν.*, σ. 181-182.