

I juli 1812 ingår Sverige ett formellt avtal med England om den fred som i praktiken hela tiden har rått mellan de två länderna. Alla hinder förefaller därmed vara undanröjda för den attack mot Danmark som ska göra det möjligt för svenskarna att tvinga till sig Norge. Trupper och transportfartyg dras samman i de sydsvenska hamnarna för en tilltänkt invasion av Själland. Att angreppet efter hand skjuts upp och till sist ställs in beror på händelserna borta i Ryssland. Kronprins Karl Johan hade fått löfte om bistånd mot danskarna av en rysk armé på 20 000 man, men Napoleons marsch mot Moskva har gett ryssarna annat att tänka på.¹¹ Sveriges illa dolda invasionsplaner bidrar ändå till att försämr relationerna med Danmark, som aldrig hade hunnit bli särskilt hjärtliga efter 1808–09 års krig.

Ett annat irritationsmoment de båda länderna emellan är den danska kaparflottan. Sedan kriget mot Sverige upphörde har kaperiet i första hand varit inriktat mot engelsmännen och mot de handelsfartyg som går med last för brittisk räkning, men danskarna är inte alltid så noga. Fortfarande händer det att också svenska köpmansfartyg råkar illa ut – det kan räcka med att de inte har alla papper i ordning eller att de befinner sig i samma farvatten som en engelsk konvoj.

Även 1812 är svenska örlogsfartyg därför sysselsatta med att eskortera kofferdister genom Öresund. Ett av dem är fregatten *Camilla*, där Johan Henrik Lustig tjänstgör det här året.¹² Tillsammans med kanonslupar och andra bestyckade fartyg går fregatten i skytteltrafik med konvojer mellan Karlshamn och Landskrona, tidvis också vidare upp till Göteborg.

Konvojerna är stora och ofta svårhanterliga på grund av handelsfartygens synnerligen skiftande skick och sjövärdighet. Vid ett tillfälle leder *Camilla* ett blandat följe av nästan hundrafemtio kofferdister från Malmö mot Ystad, kryssande mot en ständig ostvind. En vecka efter avfärden från Malmö har konvojen fortfarande inte tagit sig en meter åt öster, och några av handelsfartygen lyckas över huvud taget inte hålla stånd mot vinden utan driver iväg mot väster. Fregattchefen, major Carl Fredrik von Hauswolff, beordrar till sist ankring i lä av Falsterborevet. Han räknar in sina skyddslingar och finner att åtta saknas. Några av dem har han sett driva in i Köge bukt och ankra där; andra har förts längre söderut och försvunnit ur sikte i farvattnen mellan Mön och Darss. Mest orolig är han över en brigg och en liten roslagsjakt som alltid legat längst ned i lä i konvojen. De är borta nu, och Hauswolff fruktar att de har strandat mellan Mön och Stevns klint på Själland. Briggen gick alltid med revade segel hur svag vinden än var – enligt flera av de andra fartygens skeppare ”hade denna brigg så uslig tackling att han inte möjligt kunde föra segel”.¹³

När det i början av oktober rapporteras att en hel svärm av kapare har löpt ut från Köpenhamn sänds ytterligare två örlogsfartyg till Öresund.

Det ena är fregatten *Eurydice*, alltjämt med Olaus Håkansson ombord. Det andra är en brigg kallad *Maria*, byggd i Norrbotten år 1800 men inköpt och bestyckad av kronan i samband med krigsutbrottet 1808.¹⁴ Briggen är inte mer än 21 meter lång, men kanonerna och den komplicerade riggen kräver en förhållandevis stor besättning, och sammanlagt 60 man har trängt sig samman ombord. Carl Fredrik Härlin är med som högbåtsman med ansvar för skepparuppbörden. Han kommer med tiden att lära känna fartyget väl.¹⁵

Under de följande veckorna leder *Maria* två konvojer med handelsfartyg från Malmö till Ystad, men där blir briggen sedan liggande på grund av ostliga stormar och dålig sikt. Hemma på redde i Karlskrona börjar isen lägga sig redan kring den 20 november. Dit anländer under de följande dagarna mängder av ryska, preussiska och engelska köpmansskepp för att övervintra, överraskade av den stränga kylan. Den 29 november har åtminstone hundrafemtio handelsfartyg sökt skydd i hamnen. Sent den dagen kommer också *Maria* dit efter att mödosamt ha kryssat sig hemåt mot isvindarna från öster. Briggen är rejält medfaren, och mängder av vatten har läckt in genom de allt bredare springorna i bordläggning och däck.¹⁶

Vintern har kommit tidigt det här året, och den är hård. Borta i öster retirerar de krympande resterna av Napoleons armé från sitt katastrofala fälttåg mot Moskva, besegrade av köld, svält och umbäranden.



Napoleon tågade mot Moskva med 600 000 man på våren 1812 men återvände framåt vintern med färre än 40 000. Målning av Adolf Northen.

Den franska Rysslandsarméns undergång blir signalen till resning mot Napoleons välde i Centraleuropa. Preussare, österrikare, ryssar och svenskar börjar planera för ett avgörande slag mot fransmännen. En av initiativtagarna är kronprins Karl Johan, som i slutet av februari 1813 på nytt beordrar rustning av en transportflotta i Karlskrona. En stor del av den svenska armén ska under våren skeppas över till Svenska Pommern, som åter är utrymt av de franska trupperna.

Det här betyder att vinteruppehållet för briggen *Maria* blir kort. Inför den nya säsongen borde fartyget ha tätats och fått sina skavanker åtgärdade, men något sådant blir det aldrig tid för.¹⁷ Omdöpt till *Flora* tar briggen redan den 3 mars emot besättning, liksom tidigare med Carl Fredrik Härlin som uppbördsskeppare,¹⁸ och fyra dagar senare lämnar den Karlskrona som ett av de allra första fartygen för året. Arméförbanden har då ännu inte anlänt till staden, men *Flora* har inledningsvis fått order att kryssa utanför Libau vid den baltiska kusten, där fransmännen alltjämt behåller kontrollen.

Fortfarande råder full vinter. Ett dygn efter avfärden har briggen börjat närma sig Libau, men då vrider vinden mot nordost och ökar till storm samtidigt som det börjar snöa. Briggen blir upprepade gånger översköld av störsjör, och våtan letar sig ned genom springorna i däck. Snart finns det ingen ombord som är torr, oavsett om han vistas ovan eller under däck. Ett stagsegel är det enda som går att ha uppe i stormen, och när det slits i stycken förlorar fartyget helt styrseln i den grova sjön. Arbetsmiljön ombord trotsar all beskrivning, men besättningen förmår ändå hjälpligt reparera det sönderblåsta seglet och sedan sätta upp det igen.

Mot kvällen minskar vindstyrkan något, och det blir åter möjligt att hissa fock och storsegel. Men vinden blir också alltmer nordlig. Temperaturen sjunker, och *Flora* börjar bli nedisad. Hela nästa dag är besättningen sysselsatt med att slå bort is, inte bara från däck, reling och rigg utan också under däck – även det vatten som läcker in dit har börjat frysa. Sjön går fortfarande hög, och briggen rullar och stampar så svårt att någon matlagning inte är att tänka på. Med stora svårigheter lyckas manskapet likafullt värma en del vatten som används för att smälta is uppe på däck. Ända växer sig islagren allt tjockare.

Nästa dag, den 10 mars, avtar vinden ytterligare något, och för första gången på tre dygn kan besättningen få ett mål varm mat. Dessutom kokas saltlake som hålls i pumparna för att de inte ska frysa ihop och bli obrukbara. Men kylan, snöandet och nordanvinden fortsätter, liksom arbetet med att banka is. Tågvirket har blivit så nedisat att briggen nu måste behålla de segel som råkar sitta uppe, oavsett vad som händer med vindstyrkan – det går varken att bärga seglen eller sätta till några nya. Under en

vändning måste ett av de fastfrusna fockskoten kapas med yxa för att fartyget ska kunna fullborda manövern.

Vädret förblir detsamma också följande dag. *Flora* har vid det laget drivit långt söderut i Östersjön, och fartygschefen, kapten Lagerbjelke, inser att det inte längre finns några utsikter att genomföra det tilltänkta uppdraget. Briggen sätter kurs mot Karlskrona. På eftermiddagen den 12 mars blir Utklippan synlig på avstånd under ett tillfälligt uppehåll i snöandet, men i den dåliga sikten och den alltjämt hårda nordostvinden har briggen inga möjligheter att söka sig in i Karlskronaskärgården. Både fartyg och manskap är nu så slitna att det inte heller är tillrädligt att dreja bi och invänta bättre väder ute i öppen sjö. Sammanlagt 23 man – mer än en tredjedel av besättningen – är sängliggande av sjukdom eller utmattning.

Lagerbjelke väljer att i stället gå mot Karlshamn. Tärnö utanför inloppet till staden kommer i sikte framåt kvällen, men ingen lots uppenbarar sig trots att *Flora* signalerar med tio skarpa kanonskott. Fartyget måste tillbringa natten för ankar i lä av Tärnö och kan först nästa eftermiddag kryssa sig in i hamn. Besättningens våta kläder hängs på tork mellan masterna. På nästan en vecka har ingen haft en torr tråd på kroppen.¹⁹

Liksom många andra loggböcker från tidigt 1800-tal skrevs briggen *Floras* loggbok på tjockt och grovt karduspapper, egentligen avsett som omslagspapper. Ett utdrag ur loggboken finns på nästa uppslag.



Vinterseglat på Östersjön

I början av mars 1813 fick örlogsbriggen *Flora* order att kryssa vid den baltiska kusten. Fartygschefen berättar i sin rapport – återgiven nedan – att expeditionen fick avbrytas i förtid på grund av storm och nedisning.

De korthuggna noteringarna i loggboken (till höger) är på sitt sätt lika värtaliga. De vittnar om ett enahanda slit med pumpning och avisning. Brännvin och uppkokt öl var de enda källorna till värme och uppmuntran.¹⁹



Den 7 dennes avseglade briggen ifrån Karlskrona. Som vinden var NNV à NV styrdes kurs mot Libau för att intaga anbefalld kryssningsstation. Den 8 kl. ½ 11 på förmiddagen sprang vinden på ONO med full storm och snötjocka samt isslag, att ej mer än storstagsegel kunde föras, vilket av stormens häftighet blev sönderslitet, men blev sedan reparerat och åter tillsatt. Libau befanns då efter räkning uti OtN korrigerat, 8 tyska mil. Lade bi sydvart. Om aftonen lade NV hän, då vinden blev NO med snötjocka, hårda byar och stark köld, att briggen började bliva överisad. Tågvirket överdraget med is, att bredfocken knappast till en del kunde hissas, tillika överhöjld av störsjöar, att ej någon enda man befanns torr, såväl på däck som under detsamma, emedan näten voro otäta. Detta varade till d. 9 eftermiddagen, då vinden drog sig till full nordlig, något avtagande, att fastän med möda så mycket varmt vatten kunde bekommas, att någon del av isen kunde upplösas. Kölden fortfor och isen över briggen öktes. Den 10 om middagen bedarrade väderleken något, att kokning till besättningen blev verkställd. Vinden var NNO med fortfarande snötjocka och köld, och tågvirket så fruset, att varken segel kunde tillsättas eller bärgas, och vid en fördevindsvändning måste fockeskott kapas. Den 11 var vinden NO à ONO med samma väderlek. Hade Reserhöft uti SV 12 mil korr. efter räkning. Såg således omöjligheten att vinna ändamålet av expeditionen i avseende på tiden, varföre kurs styrdes på Karlskrona. Den 12 kl. 1 om middagen låtnade väderleken så mycket att en hastig pejling togs av Utklippan uti NNO på k., 1½ t. mil gissat. Vinden, som hela dagen fortfarit att vara NO undersegelskultje med sträng köld och snötjocka, gjorde omöjligt att söka Karlskrona, och omöjligt vidare kunna hålla sjön i den ställning briggen var, samt 23 man av besättningen sjuke, beslöt jag söka Karlshamn, men måste i avseende på snötjockan ankra under Tärnö, och haver i dag kryssat in uti hamnen, och ankrade härstädes kl. ½ 3 eftermiddagen.

Konungens brigg *Flora* till ankars vid Karlshamn d. 13 mars 1813

A. Lagerbjelke, kutterbriggschef

Loggbokens data om kurs och fart (ej återgivna här) gör det möjligt att kartlägga briggens färdväg (se kartan ovan). Tillsammans med uppgifterna om bland annat segelföring och lodning (till höger) visar de också hur man bar sig åt för att navigera och hantera det svåra vädret.

- 1 Snabb överfart tack vare frisk vind från NNV.
- 2 Under kvällen och natten minskas seglen på grund av vindökning. Bramrarna tas ned av samma skäl.
- 3 Vinden har vridit till NO och ökat till storm.
- 4 Varken rigg eller skrov håller för regelrätt segling i sådant väder. För att rida ut ovädrat har briggen lagt bi, dvs. lagt sig tvärs vindriktningen med bara något enstaka stagsegel uppe. Stäven pekar mot VNV enligt kompassen, men *Flora* driver åt SV.
- 5 Vinden har avtagit till kulingstyrka. Briggen börjar segla igen, men vinden är fortfarande nordostlig, vilket gör det omöjligt att återvända mot Libau.
- 6 *Flora* har nu varit ute flera dygn utan sikte av sol, stjärnor eller landmärken. Styrmannen använder uppmätt kurs och fart för att beräkna fartygets position, men i hårt väder blir resultaten osäkra. Briggen har drivit betydligt längre söderut än vad beräkningarna antyder. Detta uppenbaras genom lodning – djupet minskar plötsligt till omkring 10 famnar, och det står klart att fartyget befinner sig på Södra Midsjöbanken.
- 7 Briggen har under natten åter lagt bi för att inte komma för nära svenska kusten innan dagen gryr.
- 8 Seglingen återupptas på förmiddagen, men vid middagstid bärgas alla segel utom storsegel och klyvare. Sikten är dålig och det kan vara nära till land; därför måste farten hållas nere. Utan hjälp av korrigeringen på Midsjöbanken skulle beräkningarna nu ha visat på en position i inre Småland.
- 9 Land i sikte. Briggen sätter fart mot Karlshamn.

Ur briggen *Floras* loggbok den 7–12 mars 1813

7 A.M. 1	Kl. ½ 5 purrat ut. Pumpat läns på 12 tum vatten. Kl. ½ 7 gjorde loss segl. och vindade hem ankaret och gick till segels. Kl. ½ 8 passerade sjökastellen. Kl. 8 gick lotsen från bord med kost och likvid för dagen. Kl. ½ 10 kryss-pejling: Stadskyrkan i N½O, Utklippan uti NO½O. Kl. 10 satte kurs O½S på komp. Kl. ½ 11 satte till storseg. och bramseg.		hela vekten. Fått mellan 30 o 40 f. fin vit sandbotten. Besättningen fått extra förplägning av ½ k. uppkokt öl och en jungfru brännvin på mannen. Hela besättningen kontinuerat med isens avslagning. Kokat saltlake till pumparna. Från 8 till 12 pumpat läns på 12 tum vatten 2 ^{ne} gånger. Hela besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning.
PM. 2	Från kl. 12 till 2 ingenting passerat. Från kl. 2 till 4 ingenting passerat. Kl. 4 pumpat läns på 12 tum vatten. Kl. 6 gegade storseg. Kl. ½ 7 gegade briggseg. Besättningen fått extra förplägning av ½ kanna öl per mannen. P.M. kl. ½ 12 intog 2 ^{ne} rev uti vartdera märsseg. Ingen-ting vidare passerat.	11 A.M. 2	Från kl. 12 till 4 pumpat läns på 12 tum vatten 2 ^{ne} gånger. Hela besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning. Från kl. 4 till 8 pumpat läns på 12 tum vatten 2 ^{ne} gånger. Kl. 6 lodat på 47 famn. fin vit sandbotten. Besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning. Kl. 8 ändrade kursen till NNV på komp. Kl. 9 satte till storseg. Kl. ½ 11 ändrade kurs till NVtN på komp. Kl. 11 d:o till NV. Besättningen fått extra förplägning av 1 j. brännvin.
8 A.M. 3	Kl. ½ 2 gegade focken. Kl. 2 pumpat läns på 12 tum vatten. Kl. ½ 6 tog ned bramrarna. Kl. 6 beslog märsseg. Lade bidevind nordvart över för babords halsar för bottenrevad mesan & storst.st.seg. och stagfock. Besättningen fått extra förplägning av ½ jungfru brännvin per mannen. Kl. ½ 11 sprang vinden på NO med hårda snöbyar. Kl. ½ 12 bärgade briggseg. och stagfocken. Besättningen fått torrföda till middagen och aftonen.	PM. 6	Kontinuerat flera gånger med lodning och fått mellan 12 o 9 famn. sandbotten. P.M. kl. 3 ändrade kurs till VNV på komp. Kl. 8 beslog märsseg. och lade bi NO-vart hän med S.bords halsar. Pumpat läns på 12 tum vatten 2 ^{ne} gånger. Besättningen fått förfriskning till middagen av färskt kött och soppa, jämte extra förplägning av ½ kanna öl per mannen. Besättningen gjort nödiga skeppsarbeten. Ifrån kl. 8 till 12 ingenting remarkabelt. Kl. 12 vände undan vinden och lade bi SO-vart med BB halsar.
PM. 4	Kl. 8 halte ned storetagseg., hissade stagfocken och vände fördevind och lade bi VNV-vart för S.bords halsar. Pumpat läns på 12 tum vatten. Besättningen fått extra förplägning av en jungfru brännvin per man samt ½ kanna öl per mannen. Kontinuerat med pumpningen hela natten, ej vidare passerat. Briggen blivit överisad.	7	
9 A.M. 5	Kontinuerat med pumpningen. Slagit av en del is inom-bords. Besättningen fått extra förplägning av en tredjedels kanna öl på mannen. Kokat saltlake till pumparna. Besättningen fått förfriskning av färskt kött och soppa, ej vidare passerat. Hela besättningen slagit av is inom- och utombords. Från kl. 8 till 12 kontinuerat med pumpningen. Ej vidare passerat.	12 A.M. 8	Kl. 2 vände undan vinden för styrbords halsar och lade bi nordvart. Besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning. Kl. ¾ 6 tillsatte briggseg., stagfock och stormärseg., pumpat läns 2 ^{ne} gånger på 12 tum vatten. Hela besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning. Bärgat briggsegel, stormärsegel och stagfock. Besättningen fått extra förplägning av ½ jungf. brännvin per mannen.
PM. 9	Från kl. 12 till 4 ingenting passerat. Fortfarit med pumpningen. Besättningen fått extra förplägning av ½ kanna öl per mannen. Från kl. 4 till 8 ingenting passerat utan fortfarit med pumpningen.	PM. 9	Kl. ¼ 1 fick sikte av Utklipporna rätt förut uti NNV på komp. 1 T.M. g. Kl. ½ 1 höll av till NV½N på komp. Kl. 1 tillsatte förmärseg. Kl. 2 tillsatte briggseg. och stormärseg. Kl. ½ 4 sikte av Tärnö rätt förut uti NNV på komp. Kl. 4 pejlade Tärnö uti NV½N på komp., ½ T.M. g. Kl. ½ 5 sköt 2 lotsskott och hissade lotsgös. Kastat stormärseg. back. Kontinuerat med 10 skarpa lotsskott, men som vi ej fått lots ankrade under Tärnö på 18 famnar vatten fin lerbotten. Stack ut på ¾ av tåget, matta i klyset, med B.bords ankare. Ankarpejling: Tärnö uti O½S, Karlshamns kyrka N½V på k. Beslagit alla segel. Besättningen fått torrföda till middagen samt extra förplägning av ett ½ stop öl och ½ jungfru brännvin på mannen. Pumpat läns på 12 tum vatten 2 ^{ne} gånger. Hela besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning.
10 A.M. 5	Kl. ½ 10 revade fock och storseg. D:o satte till nämnde seg. Kl. 10 lodade på 37 f. vatten; sand. Besättningen fått extra förplägning av ½ kanna öl per man. Kl. ½ 11 halte ned storstagseg. Hela besättningen kontinuerat med isens avslagning och utkastning. Besättningen fått extra förplägning av ½ jungfru brännvin per mannen.		
PM.	Kl. 1 satte till för- och stormärseg., halte ned stagseg. och tillsatte klyvaren. Pumpat läns 2 ^{ne} gånger på 12 tum vatten. Kl. ¾ 6 gegade storseg. Kontinuerat med lodning		

Ordförklaringar giga, minska segelytan på ett råsegel genom att hissa upp skothornen (seglets nedre hörn) till rån	klys, öppning i bordläggningen för ankartåget mesan, (här) briggsegel purra ut, väcka	sticka ut, släppa ut vända fördevind, vända undan vinden
--	---	---