

Lehekülgi Eesti lähiajaloost

MEREPÕGENEMISED OKUPEERITUD EESTIST

JAAK PIHLAU

Eesti koos teiste Balti riikidega oli Nõukogude impeeriumi Lääne eelpostiks ja tema merepiir raudselt suletud. Selle eest kandis hoolt ligikaudu 2000 piirivalvesõdurit kolmest piirivalvesalgast ja merepiirivalve kahest divisjonist, samuti piirivalvetsoonis asuvad sõjaväeosad ning julgeolekujõud. Niisama tihedalt oli suletud kogu Nõukogude Liidu maismaapiir oma elektriseeritud okastraataedade, traatpüüniste, ülesküntud kontrollribade ja piirivalve patrullüksustega.

Kõigele sellele vaatamata õnnestus ikkagi mõnel hulljulgel põgenikul üle Nõukogude riigipiiri Läände pääseda, kuigi sissekukkumiste arv oli pääsnutega võrreldes peaaegu kümme korda suurem. Näiteks teatas 1990. aastal tollane ENSV KGB ülem Rein Sillar, et aastatel 1970–1989 oli algatatud kriminaalasi 78 inimese suhtes riigipiiri ebaseadusliku ületamise või selle katse pärast.¹

Arhiivi- ja muude andmete alusel võib väita, et aastatel 1947–1989 toimus vähemalt 15 edukat põgenemist Läände, neist umbes pooled mere kaudu. Siin pole arvesse võetud "üle-hüppajaid" legaalsel viisil välismaal viibinud laevameeskondadest, turismigruppidest või kultuuridelegatsioonidest.

SÕJAJÄRGSED RETKED

Kõige rohkem merepõgenemisi toimus kohe pärast sõja lõppu, kui Nõukogude piirivalvesüsteem ei olnud veel täiel määral välja kujunenud. Eesti rannikut ja saari valvas kolm piirivalvesalka ja kaks merepiirivalve divisjoni. Tallinnas Järvel asus 106. salga staap, Kopolis üks meredivisjonidest, Rakveres paiknes 99. (6.) salga ja Kuressaares (Kinnisepas) 11. piirivalvesalga staap. Teine meredivisjon platseerus Haapsalu Holmil. Kõiki Läänemerel liikuvaid objekte jälgisid oma radaritega veel Balti laevastiku sõjalaevad ja merevaatluspunktid, mis paiknesid kobarana Eesti saartel ja piki rannajoont.

1945. aasta novembris saabus Rootsi Hiiumaa külje all olevale Kaevatsi laiule kaks meremeest, kellest teine (Aleksander Paat) viis kaks nädalat hiljem kümnese paatkonna tagasi Rootsi. Mootorpurjekal oli kaasas tema perekond (4 inimest), Johannes Koppeli pere (5 inimest) ja Rudolf Pass.² Teine Rootsi tulnud mees läks edasi oma kodu-

¹ Päevaleht 1990, 2. august. KGB ei otsusta, kuidas Eesti saab iseseisvaks, kinnitab Rein Sillar.

² E. Saar, KGB eest salaja. – Hiiumaa 2000, 4. märts – 13. juuni.





Kalatraaler "Merituul". Foto põgenenute kohta avatud toimikust KGB arhiivist.

külla Läänemaa rannikul ja tema nime ning hilisemat käekäiku Hiiumaal ei teata.

1946. aasta aprillis saabus Haapsalu lähiste Tuuru rannakülla Mihkel Laks ja viis Rootsi kaasa oma perekonna (naise ja kolm last) ning autojuhist-mehhaanikust sõbra Johannes Kolga.³ Ta olevat Eestis viibinud nädala, kuid pole võimatu, et ta saabus lähedalolevale Tauksi saarele juba eelmise aasta novembris, olles seega Aleksander Paadi kaaslaseks. KGB aruannete kohaselt maabus 1946. aasta augustis Noarootsi rannikul ka Rootsist tulnud paat Johannes Bombase ning Alfred Berkmanni juhtimisel, kuid kas kedagi omastest kaasa võeti, pole teada. Sama meeskond olevat Eestis käinud veel 1948. aasta aprillis, viies kaasa Saksa lennuväes teeninud eesti lenduri Pinti.⁴

1946. aasta 31. augustil saabus Kallavere lähedale Ülgase randa Helsingi lähedast Eestiluotolt (Järvsaairelt) pärit Herbert Liljeberg, kes viis Läänemaalt Teenuselt kaasa oma pruudi Alice Kikajooni ja naasis edukalt Soome, kus noored ka abiellusid.⁵

1947. aasta kevadtalvel kattis jää kogu Soome lahe ja Eestist tehti rida põgenemiskatseid nii jalgsi kui ka suuskadel. 22. veebruari öhtul suusatasid Käsmu lähedalt merelahele Pärnu merekooli lõpetanud 16–18-aastased noorukid Bruno Alev, Unnar Rohtla ja Gunnar Meres. Piirivalve avastas jäljed koidikul ja põgenikele saadeti mootorsaanidel järele piirivalve otsingu-grupp. Põgenikud tabati järgmisel päeval 60 km kaugusel rannikust, seega tegelikult N Liidu

territoriaalpiiridest kaugel väljaspool. Kõigile kolmele määras sõjatribunal 10 aastat, millist karistust hiljem küll pehmendati, kuid vabaks ei pääsenud nad enne 1954. aastat.⁶

24. märtsi öhtul tegi samasuguse katse Piritalt soomepoiss Heino Mikiver (s 1924 Loksal). Ta alustas suuskadel, kuid jätkas peatselt jalgsi mööda jääd ja jõudiski 26. märtsi öhtutundidel Helsingi ees asuvale saarele. Seejärel palus ta öömaja Suomenlinna rannasuurtükiväe staabis, kus ta aga ootamatult arreteeriti ning kolme ja poole nädala pärast Nõukogude Liidu võimudele välja anti.⁷ Erinõupidamisel määrati talle 10 aastat.

Järgmisel kevadel üritasid Muugalt mööda jääd soome kelkudel üle lahe põgeneda Jakob Põllu (s 1923 Sallal Virumaal) ja Saksa politseipataljonis teeninud ohvitser Arnold Saluste (s 1905 Paasveres Virumaal), kuid tabati 7. märtsil Soome rannikust ainult 24 km kaugusel.⁸ Tehnilises mõttes olid kõik eelmainitud põgenemised edukad, sest jõuti Nõukogude territoriaalpiiridest välja, kuid tolleaegsete poliitiliste olude tõttu sellest vabadusse pääsemiseks ei piisanud.

Alates 1946/47. aastast muutus mere kaudu põgenemine märksa raskemaks, eriti pärast seda, kui KGB hakkas massiliselt värbaama rannakalureid ja looma julgeoleku kontrolli all olevaid "ülesõidupunkte" Läände pürgijate lõksumeelitamiseks. Sel viisil tabati näiteks Heino Mikiveri kaaslased⁹ ja mererannal puhkenud tulevahetuses tapeti mitu Lõuna-Eesti metsavenda Maamets-Pedoski salgast.¹⁰

³ ERAF f 131, s 261, lk 156, f 3/N, s 5710N, lk 1.

⁴ ERAF f 3/N, s 3805N, lk 2.

⁵ J. Sammet, Herberti ja Alice'i kõrvakiil impeeriumile. – Kultuur ja Elu 1991, nr 10, lk 46–52.

⁶ ERAF f 130, s 14573.

⁷ H. Mikiver, Jäätretk Soome aastal 1947. – Põhjala Tähisted, nr 22, lk 29–34.

⁸ ERAF f 130, s 15283.

⁹ ERAF f 130, s 11281.

¹⁰ Lõksu organiseeris agent "Illarson" (A. Hõrak) ja 28./29. juuli öösel 1947 hukkusid Viimsis Rummu lähistel lahingus metsavennad Ilmar ja Karl Maamets ning Auleid Neemre. Surmavalt haavata sai ka julgeolekuagent-resident "Vernõi" (ERAF f 131, s 107, lk 133).

Ühte sellisesse püünisesse sattus ka Eesti kõikide aegade kuulsamaid laskureid, 14-kordne maailmameister Elmar Kivistik, kes oli end viis aastat varjanud metsas ja omaste juures Tartumaal. Tema lõksumeelitamisel rakendati eriagenti "Alfa", kes lubas Kivistiku toimetada mootorrattal Tartust Pärnumaa rannikule ja sealt edasi Rootsi. Tegelikult juhtis ta Kivistiku Rannu lähedasel teel julgeoleku operatiivgrupe, kes olid maskeerunud silda remontivateks töölisteks.¹¹

1947. aasta detsembris põgenes Rootsi Eesti Traallaevastiku Baasile kuuluv kalatraaler "Merituul" koos kõigi oma üheksa meeskonnaliikmega.¹² Leedust Klaipeda sadamast väljunud "Merituul" suundus Läänemere keskosas asuvasse püügikohta, kust aga lahkus 10. detsembril ja jõudis pärast 18-tunnist teekonda järgmisel päeval Ojamaale (Gotland) Faluddeni majaka juurde. Põgenemise peorganisator oli Saksa sõjaväes allohvitserina teeninud Priidu-Friedrich Pöld (s 1926 Pärnus), kuid kahtlemata langeb peavastutus kogu ettevõtmise eest laeva kaptenile Enno Laessonile (s 1925 Kuressaares). Meeskonda kuulusid veel traalmeister Valentin Janson (s 1929 Abja vallas), mehhaanik Aleksei Pukkonen (s 1919 Ingerimaal), mehhaaniku abi Edgar Kukk (s 1928 Pärnus), radist Harald Viirpuu (s 1928 Järvamaal Võhmatu vallas), madrused Vladimir Popov (s 1928 Pärnus), Eduard Haas (s 1930 Pärnumaa Seliste vallas) ja kokk Elli Ratask (s 1927 Pärnumaal Häädemeeste vallas). Haas ja Ratask abiellusid hiljem Rootsis. Priidu Pöld pöördus 1951. aasta septembris Eestisse tagasi, seekord Rootsi luuregrupi koosseisus. Ta langes Põõsaspea neeme lähedal lahingus Vene piirivalvega koos Lembit Usteli, Aksel Porsi ning neljanda mehega, kelle õiget nime pole senini teada.¹³ Kapten Enno Laessoni

hilisema saatuse kohta on vastukäivaid teateid: kaaspõgenike andmeil oli ta küll püüdnud Austraaliasse oma meremehest isa juurde sõita, kuid jäi seejuures kadunuks. Venna teatel elas siiski Rootsis ja Inglismaal, kust siirdus Vaikses ookeanis asuvalle Uus-Britannia saarele. Tagaselja mõisteti kõigile üheksale põgenikule "kodumaa reetmise eest" 25+5 aastat.¹⁴

"Merituule" põgenemise järel karmistati tunduvalt julgeoleku ja piirivalve kontrolli ning kehtestati kord, et üheski kalalaevas ei tohtinud kapten ja mehhaanik (motorist) olla mõlemad üheaegselt eestlased. Ühtlasi suurendati venelaste osakaalu meeskondades ja kõrvaldati sealt kõik vähegi kahtlase minevikuga (st ankeediga) isikud. Ometi õnnestus järgmisel aastal põgeneda kalatraaleril "Merisilm", mille kuuest meeskonnaliikmest ainult kapten ja traalmeister olid eestlased. Selle põgenemisretke kohta Ojamaale on teada üsna vähe ja põgenike nimesid (kapten Eduard Soorsk, traalmeister Edgar Pappel, "jänesena" kaasasõitnud August Koppel) mainitakse vaid KGB aruannetes.

Lühidalt oli sündmuste käik järgmine. 1948. aasta septembri keskel väljus Klaipedast püügireisile traaler "Merisilm", kusjuures kaptenil õnnestus salaja kaasa võtta oma sõber, kalalaevastikust äsja kahtlase ja ebausaldatava isikuna kõrvaldatud mehhaanik-motorist. Sadamas Vene piirivalve "jänest" peidikus ei avastanud ja nii sõitis ta laeval kaasa 4 ööpäeva, kuni kapten otsustas asuda põgenemisplaani täideviimisele. Ta vahistas venelasest mehhaaniku ja pani ta luku taha, seejärel suleti kajutisse ka ülejäänud venelastest meeskonnaliikmed. Ojamaa ranna lähedusse jõuti arvatavasti 23. või 24. septembril, kus kolm põgenikku istusid päästepaati ja tegid ka teistele meeskonnaliikmetele ettepaneku nendega liituda. Venelased keeldusid. Kolm eestlast jõudsid seejärel õnnelikult Ojamaale ja said Rootsi võimudelt poliitilise varjupaiga.¹⁵

Järgnevate merepõgenemiste kohta on andmeid samuti vähevõitu, sest Rootsi sõjaväeluure hakkas põgenike dokumente kasutama Eestisse saatetavate luureagentide varustamiseks. Nii kasutas 1948. aastal Eestisse saa-

¹¹ ERAF f 131, s 173, lk 195–198.

¹² E. Haas, 1947. a. põgenemine. Käsikiri. 12 lk; J. Sammet, ettekanne Meremuuseumi korraldatud konverentsil 22. veebruaril 2000.

¹³ V. Mürk, Lahing piirivalvekordoni juures. – Rmt: Kompromiss on välistatud, 1984, lk 185.

¹⁴ ERAF f 129, s 4307.

¹⁵ Välis-Eesti 1948, 26. september.

detud luureagent Endel Unt Valentin Jansoni passi, Harri Vimm Eduard Soorski ja Vassili Maltis August Koppeli oma¹⁶.

1949. aasta detsembris põgenesid kalapaa-diga Saaremaalt Lõmala sadamast Helmut Hiiuväin, Lembit ja Osvald Ting.¹⁷ Nad olid seotud Saaremaa metsavendadega (arvatavasti ka Ilpiga) ja jõudsid edukalt Ojamaa rannikule. Nendegi passe kasutati luureagentidele valedokumentide vormistamiseks. Nii sai praegugi elav luureagent Endel Hallisk endale Lembit Tingi paberid (fotod muidugi vahetati).

Ka järgnev merepõgenemine toimus Saaremaalt, kusjuures selle üksikasjadest on teada veelgi vähem.¹⁸ 1953. aastal saadeti kadunud kalapaadi otsingule suure kütusevaruga hästivarustatud mootorpaat. Kadunud kaluripaati ilmus randa tagasi, mitte aga otsijad, kes olivat hiljem maabunud Ojamaa rannikul. Nende põgenike nimed on teadmata.

MEREPOGENEMISED PÄRAST 1955. AASTAT

1955. aasta märtsis põgenes 1934. aastal Lelles sündinud ja Paides elanud 20-aastane nooruk Manivald Rästas seiklusrikkalt kaubalaeva trümmis Tallinna sadamast Inglismaale. Sellest avaldas ta hiljem ka raamatu "Tulin kodumaalt".¹⁹ Relvade omamise ja metsavendadega sidepidamise pärast oli ta arreteeritud, viibis alaealisena Koluvere koloonias, kust vabanenuna hakkas otsima võimalust välismaale põgenemiseks. Tal õnnestus pääseda laadijana tööle Tallinna kaubasadamasse ja ühel ööl puges märkamatu tselluloosimassiga Inglismaale siirduva kaubalaeva "Tartu" trümmi, peites end pabermassipakkide ja seinavahelisse tühimikku. Laeva väljumisel 16. märtsi hommikul piirivalvekontroll teda ei avastanud, kuid jäälõhkuja puudumise tõttu pöördus laev peatselt sadamasse tagasi. Rästasel tuli närvesöövas õhkkonnas mitu päeva oodata, enne kui laev uuesti ankru tõstis ja Inglismaa poole liikuma hakkas. Järgneva nädala jooksul oli põgeniku kõige suuremaks probleemiks janu, sest ta oli kaasa võtnud ainult väikese kummikoti joogiveega.

Thamesi suudmes oleva Gravesandi sadamasse jõuti alles 23. märtsil ja lossimine kestis kaks päeva, kusjuures välja oli pandud eriti usaldusväärsetest madrustest koosnev valve-meeskond (olgu märgitud, et laeva 36 meeskonnaliikmest olid ainult kaks eestlased-mehhaanikud). Laevast maaleminek nõudis seetõttu erakordset julgust, kuid asja hõlbustas veidi see, et laeval viibis samaaegselt inglise sadamatööliste brigaad. Rästas pani selga oma parimad riided, liitus inglastega ja sammus siis enesekindlalt laevatrepile, möödudes venelaste "auvalvest". Olles takistamatult maale jõudnud, palus ta lähimas politseijaoskonnas poliitilist varjupaika. Hiljem töötas ta meremehena eri maade laevadel, siirdudes 1982.–83. aastal Kanadasse. Tagaselja mõisteti talle Tallinna Merelaevastiku sõjatribunalis 25+5 aastat, mis Moskvas Ülemkohtu Sõjakollegiumis muudeti surmanuhtluseks. Nõukogude välisluure jälgis teda hiljem pidevalt ning nende andmetel suri ta kolm aastat pärast Kanadasse saabumist.²⁰

Ka järgmise eduka merepõgenemise kohta, mis toimus 1955. aastal, on Välis-Eestis ilmunud raamat, Edward (Eduard) Õuna "Võibolla järgmisel ööl...".²¹ Eduard Õun oli pärit Saaremaalt Kõrkvere rannakülalt (s 1907), kust 1925. aastal lahkus Ameerikasse juba varem väljarännanud õe juurde (isa ja teine õde olid surnud, kodukülla jäi ainult ema). Ameerikas liitus vaesest perekonnast pärit Õun suure majanduskriisi ajal kommunistliku liikumise-ga (ajalehe Uus Ilm ringkondadega). Nõukogude Liitu tuli ta 30. aastate keskel ja abiellus

¹⁶ Vimm, Unt ja Maltis kuulusid 1948. a Rootsist Eestisse saadetud luurerühma, kes tabati 2–4 nädalat hiljem ja kasutati Rootsi luure vastastes raadiomängudes 1949–56 ("Langevad lehed." – Noorte Hää märts–aprill 1957; ERAF, f130, s 1619; f 130, s 10544).

¹⁷ ERAF f 138, s 20a, lk 21. Kinnitamata andmeil oli paadis ka neljas mees, kes hiljem pere kaasa viimiseks Eestisse tagasi pöördus.

¹⁸ Saaremaa lugusid. – Stockholms Tidningen Eestlastele 8. detsember 1955.

¹⁹ M. Rästas, Tulin kodumaalt. Lund, 1955.

²⁰ ERAF f 130, s 14150, lk 344.

²¹ E. Õun, Võibolla järgmisel ööl... Stockholm, 1956.



Eduard Õun abikaasa ja ämmaga on jõudnud õnnelikult Rootsimaa. Foto ajalehest Stockholms Tidningen Eestlastele (STE) 8.12.1955.

Jugoslaaviast (Horvaatiast) pärit Mary Dolenciciga. Peatselt pettus ta nõukogude tegelikkuses ja tuli 1937. aastal koos naise ja ämmaga kodukülla tagasi. Kõrkveres töötas Õun Paeranna kolhoosis kalurina ja oli 1950. aastate alguses püügipaadi vanemaks. 1953. aastal võeti talt põgenemiskatse järel mereluba, kuid hiljem anti siiski tagasi. Seejärel asus ta salaja paati Rootsi põgenemiseks ette valmistama. Ta paigaldas oma 14-hobujõulise mootoriga kalapaadile summutaja, nii et mootorimürinat polnud peaaegu üldse kuulda. 1955. aasta 6. novembri varahommikul kella 5 paiku lahkus Eduard Õun koos naise ja ämmaga Kõrkvere sadamast, lubades minna Virtsu, kuid tegelikult pööras paadinina pimeduses, vihmajärgis ja idatormis Irbeni väina suunas. See oli teekonna kõige raskem lõik, mida Eduard Õun kirjeldab järgmiselt:

*"Eest hakkasid paistma punased ja roheli-
sed signaaltuled. Üks laev lähenes meile vas-
tupidise kursiga. Hetkel, kui mulle oli selgu-
nud see masendav tõsiasi, lõi tugev laine paa-
ti sisse ja masin jäi seisma. Mootori käivitami-
ne osutus aga väga aega- ja jõudunõudvaks
tööks. Lõin vähemalt kümme korda "vanta",
enne kui jälle mootori käima sain. Nende vä-
heste minutitega, mis mul oli kulunud moo-
tori käivitamiseks, oli üks väike laev, arvata-
vasti mingi kaater, meile jõudnud nii läheda-
le, et laeva tekk paistis meile kätte. Üks laev*

*näis olevat veel vasakul lähedal, kuid siiski
kaugemal. Kui masina sain käima, nägin, et
punased ja rohelised tuled olid ühes liinis.
Arvan, et need olid bolševike valvelaevad.*

*Kahe laeva tuled olid mul ees, kuid need
hoidsid rohkem Saaremaa poole, sellepärast
arvasin paremaks minna Läti rannale lähema-
le. Seal sattusin aga jälle helgiheitjate valgus-
vihkudesse, mis nüüd olid juba nii tugevad,
et tungisid läbi presendipilude paati ja valgus-
tasid selle sisemust. Kuid ma kiirustasin alla
lainet, kahe valvelaeva vahelt läbi ja südame
põksudes uurisin, kas mõni laev peaks hak-
kama mulle järele sõitma. Ei – keegi ei sõit-
nud meile järele. Keegi polnud meid näinud.*

*Tuled jäid ikka kaugemale. Ainult Sõrve
majakas saatis meile järele oma tugeva valgus-
mõõga, nagu tahaks ta meid ähvardada ja kä-
sutada tagasipöördumisele. Pinevus hakkas
järele andma. Olin võtnud kaasa kaks pudelit
veini ja ühe pudeli 56°-st viina. Võtsin aeg-ajalt
tugeva suutäie viina ja see rahustas mind. Oli-
me end pika reisi vastu valmistanud kogu oma
oskuse ja võimalustega. Joogivett olime võt-
nud kaasa 10-liitrise plekknõu. Olime end va-
rustanud petrooliumipriimusega. Ämm oli
keetnud tüki liha, küpsetanud sepikut ja koo-
ki. Ka veidi võid ja mune oli kaasas. Kõva meri
võttis naistelt söögiisu, kuid ennast hoidsin
ma ülal tooreste munadega. Eriti Irbe väinas,
kus kõik oli mängus ja oli vaja hoida tuju ülal
ning ärevust tuimendada, otsisin sageli pude-
list abi ja julgust. Veenõu tõime Rootsi avama-
tult.*

*Meil polnud sel teekonnal kuigi palju oma-
vahel kõnelda. Me olime kõik jutud juba ära
ajanud, kõik selgitanud. Tundus, nagu oleks
selle maaga, kust olime lahkunud, jäänud
maha ka igasugused probleemid. Meil polnud
enam neid. Olime valinud paratamatusest
inimlikuima variandi – vabaduse ja sinna poo-
le nüüd ruttasime, usaldanud end tugeva
mootori ja Jumala hoolde.*

*Hommikuhämaruses sõitis meist mööda
mootorpurjekas. Ma ei saanud kindlaks teha,
kust ta oli pärit. Laev kadus varsti meie näh-
tavusest. Varsti ilmus meie silmapiirile kirdest
mingi aurik. See viis mind ärevusse. Muutsin
oma kurssi ja hakkasin sõitma nord-vesti kur-*

signa. Kuid laev ei näinud tundvat huvi meie vastu, vaid pidas truult oma kurssi ja suundus lõunasse. Läksin selle järel tagasi endisele kursile ja hakkasin jälle sõitma läände.

Kella 11 ajal hakkas läänest paistma väike must täpp. Sellele lähenedes selgus, et see oli kalapaat. Otsekohe tabas silm meres ka võrgumärke. Need olid lõheõngede märgid. Läksin kalapaadist päris lähedalt mööda. Mõtlesin, et peatan ja küsin asukoha järele, olgugi et ei oska keelt. Kuid kalapaadi ja võrgumärkide nägemine oli mõjunud mulle väga tuju ülendavalt. Ma ei pidanud peatamist enam vajalikuks, tuul oli vaiksemaks jäänud ja laine laugunud ja nii sõitsin edasi. Tammepannad kiskusin lahti ja viskasin merde, tülinaks ära. Pealegi segasid nad vaatamist. Nüüd hakkas külm mulle liiga tegema.

Olin kunagi kuulnud, et Põhja-Gotlandil kusagil pidi asuma tsemendivabrik ja selle korstnad pidid paistma kaugele. Otsisin silmapiirilt neid korstnaid. Kuid nende asemel tabas mu silm merest otse ees kerkivat metsatukka. Jälle tekkisid minus kahtlused, kas ma ehk mitte polnud Gotlandist mööda sõitnud. Minu väheste teadmiste kohaselt pidi Rootsi rand olema karine ja sellele lähenemine halva nähtavuse juures polnud mitte soovitatav. Niisuguses olukorras oli mõistlikuim tegu jääda ankru peale. Olin väga erutatud.

"Tule vaata – Gotland!" hõikasin puldani alla naisele. "Ei tea, kuhu sa oled välja sõitnud," tuli puldani alt tüdinenud inimese vastus. Merehaigus oli neis tapnud igasuguse huvi väliste nähete vastu. Nad ei tulnud presendi alt välja. Nad jäid vaesemaks selle tunde võrra, mis läbib inimest, kes pärast viisteist aastat elatud vintsutusi, viletsust ja vabaduste kaotust näeb kõike seda uuesti kangastuvat silmapiiril ja millele ta läheneb iga minutiga.

Kord läbis mind mõte, et muudan kurssi ja hakkasin silmapiirilt otsima tsemendivabriku korstnaid. Kuid siis pöörasin ma paadini-na maa poole. Kerge laine õõtsus mulle vastu. Umbes kell 15.30 – ikka veel Moskva aja järgi! – jõudsin saarte varju. Vesi oli muutunud täiesti vaikseks, paat ei õõtsunud enam. Eemalt paistis tuletorn ja selle ees laius avar laht. Siinseal rannal kerkisid punaseks värvitud majad.

Leidsin üles kai ja juhtisin paadi sinna poole.

Naine oli juba presendi alt välja pugunud ja ma andsin rooli ta kätte, et kai äärde jõudes võiksin esimese otsa kinni siduda. Kail oli ainult paar inimest ja meie saabumine ei äratanud neis mingit tähelepanu. Neile tundus see nii loomulikuna, et paadid tulevad ja lähevad, et inimesed astuvad paadist maale ja maalt paati.

Veidi aega pärast meid kinnitas otsad kai ääres ka üks väiksem laev. Pöördusin sadamaisillal seisva meremehe välimusega mehe poole inglise keeles ja küsisin, kuhu oleme jõudnud.

"Färösund," vastas sõbralik meremees.

Olime sõitnud sisse otse Färösundi sadamasse."

See oli 1955. aasta 7. novembri pärastlõunal, merel oli oldud seega 32,5 tundi. Tagasel ja mõisteti Eduard Õun Balti Laevastiku sõjatribunalis surma, naisele määrati 25+5 ja ämmale 10+3 aastat.²²

Kolm aastat hiljem toimunud põgenemine oli julgeolekule veelgi ebameeldivam, sest üheks põgenikuks oli tuntud sportlane, pealegi veel vene rahvusest endine julgeolekuagent. Sedapuhku põgeneti 5,5-olümpiaklassi purjehajil "Muhu" mille kippariks oli mitmekordne purjetamise ja jääpurjetamise NSV Liidu tšempion ning rekordiomanik Eugen Adrik (s 1924 Kohtla-Järvel), varasema nimega Jevgeni Mudroljubov. Ta oli 1950. aastal värvatud KGB agendiks varjunimega "Vernõi", kuid arvati kaks aastat hiljem agentuurivõrgust välja, kuna ei andnud eriti olulisi andmeid, viidates hõivatusele töökohustuste ja õpingute tõttu.²³ Tema kaaslasteks sellel kaugsõidul olid roolimees Avo Pruul (s 1935 Lõuna-Muhus Räsä külas) ja Hilda Proobal-Vainola (s 1929 Virumaal Sõmera vallas Uhtnal).

²² ERAF f 129, s 18459, lk 297–299.

²³ ERAF f 131, s 375, lk 102–104. E. Adriku isa Semjon (Simeon) Mudroljubov (s 1890 Novgorodi kubermangus) teenis Judenitši armees, jäi Eestisse, 1936. a koos kahe noorema pojaga eestistas nime ja võttis rahvuseks "eestlane". Ta arretereeriti NKVD poolt ja mõisteti surma 23.05.1941.



Eugen Adrik,
Avo Pruul ja
Hilda Vainola



Foto G. Vaidla

18. augusti õhtul 1957 väljusid Pirita jahisadamast kaugsõidule Muhu väina viis jahti, nende seas marsruudil Tallinn-Klaipeda-Tallinn ka "Muhu" Adrikuga eesotsas, kellel ainana oli luba mööduda läänesaartest ka väljastpoolt (etapp Mõntust Jaagurahule). Esialgu oli ilm suhteliselt vaikne, kuigi udune. Juba järgmisel hommikul kadus "Muhu" temaga üheaegselt startinud jahti "Aul" (kapten Jaak Maasik) nägemisulatusest. 20. augustil tõusis tugev torm, mis jätkus ka järgmisel päeval. 6–7-pallises edelatormis väljus "Muhu" Nõukogude territoriaalvetest ja saabus suurte vintsutuste järel 21. augusti keskpäeval Stockholmisaarestiku välimisele kaljusaarele Skutskärile. Tugevas tormis olid purunenud purjed, alles oli jäänud ainult lipendav foka ja kogu paat oli peaaegu ääreni vett täis. Nõukogude piirivalve põgenemist ei avastanud, kuid kui sellest Rootsi kaudu teada saadi, algas täielik paanika. "Aul" toodi piirivalvelaevade slespis Haapsalu sadamasse, meeskonnaliikmeid kuulati üle ja neilt võeti ära kõik dokumendid. Neid peeti kinni Haapsalu jaamas, kuna nad olevat lennuväeosale kuuluvat sõjaväerongi pildistanud. Fotoaparaadid laaditi tühjaks ja film anti julgeolekusse ilmutada. "Auli" pukseerimisel Haapsallu pandi jahile ka üks piirivalvur, kuid tormi tõttu oli jahti ootsumine nii

tugev, et vene madrus jäi merehaigeks, hakkas öökima ja tuli kiiresti piirivalvekaatrile tagasi toimetada.

Tagaselja määrati põgenejatele ENSV Ülemkohtus 10. detsembril 1957 10-aastane vanglakaristus.²⁴ Pruul lahkus peatselt Rootsist USAsse, Adrik ja Vainola jäid elama Rootsi, kus Eugen Adrik suri 1993. aastal.

Klassikaliseks merepõgenemiseks võib lugeda ka 25. juunil 1958 Shetlandi saarte läheduses toimunud juhtumit, kui suure baaslaeva



Jaht "MUHU" Tallinna sadamas.
Foto KGB toimikust.

²⁴ ERAF f 130, s 8555, lk 312–313.



Erich Klaup.
Foto KGB
toimikust.

"Ukraina" meeskonnaliige Erich Klaup põgenes mootorpaadiga 5–6 meremiili (9–11 km) kaugusel asuvalle rannale ja palus Inglismaa võimudelt poliitilist varjupaika.²⁵ 1926. aastal Mustvees sündinud Klaup hoolitses baaslaeva külge kinnitatud väikese mootorpaadi tehnilise korrasoleku eest. Kasutades soodsat momenti, mil kogu meeskond viibis kinosaalis ning valvurite tähelepanu oli hajutatud, käivitas ta paadimootori ja kihutas minema. Tunduva hilinemisega asus teda jälitama üks Murmanski traallaev, jälitajad tulid põgenikule järele isegi maale, nõudes tema väljaandmist, kuid Klaupi nad enam kätte ei saanud. Hiljem määras ENSV Ülemkohus Erich Klaubi le tagaselja 25 + 5 aastat vabaduskaotust.²⁶

Alates 60. aastatest vähenes edukate merepõgenemiste arv miinimumini. Piirivalve kontrollis rannariba ja niigi väheseid meresõiduvahendeid veelgi hoolsamalt. Merepiiri valvati raadiolokaatorite, võimsate helgiheitjate ja muude tehniliste vahenditega ning merel ja õhuruumis tihendati veelgi valvelaevade, lennukite ja helikopterite arvu. Rannapiirkonnas seilavatele kala- ja kaubalaevadele oli antud range korraldus teatada igast kahtlasest objektist, mis silmapiirile peaks ilmuma. Nii juhtus näiteks 1982. aastal tuntud maadleja Olev Kiirendi ja tema kaaslastega, kui rannapiirivalve ei avastanud Lääne-Saaremaal Uudepanga lahest merele läinud päästeparve,

kuid põgenikke märgati möödasõitnud Leningradi aurikult "Volga-Balt 136" ja viidi vägivaldselt selle pardale.²⁷

Ometi leidis üksikuid põgenejaid ka hilisemal perioodil.

1962. aastal põgenesid välismaale eri kohtades kahekuulise vaheajaga kaks venda-mereest Ellamid. Noorem vend Priido Ellam (s 1942 Pärnus) "hüppas üle" kaubalaevalt Inglismaal Prestoni sadamas, veidi hiljem põgenes laevatrümmi peitunud Lermont Ellam (s 1940 Pärnus). Mõlemad olid lõpetanud Pärnu merekooli motoristide klassi, kuid Lermont jäeti varsti mereloast ilma ja määrati pootsmanniks Tallinna sadamas toimivale tankerile. Põgenemisel abistas teda endine kaubalaevastiku madrus Jüri Riks, kellega koos nad ööl vastu 2. oktoobrit tulid kaubasadama territooriumile ja peitsid ennast sinna. Öösel ronis Lermont Ellam ekspordiks määratud Moskvitš-407 puukonteinerisse, mille Jüri Riks seejärel kinni naelutas. Järgmisel päeval laaditi autokonteinerid Taani suunduvale kaubalaevale "Melitopol". Taani jõuti 5. oktoobril. Konteineri avasid Taani dokitöölised ja sealt avastatud põgenik palus poliitilist varjupaika. Julgeolek tegi Tallinnas tema abistaja isiku kiiresti kindlaks ja ENSV Ülemkohtu istungil määrati Ellamile tagaselja 3, Riksile 2 aastat vabadusekaotust – seega palju vähem kui varasemate aastate põgenikele.²⁸ Lermont Ellam suri varsti pärast põgenemist Rootsis 1966. aastal (arvatavasti oli põhjuseks laevatrümmi kukkumisest tingitud raske trauma), tema vend Priido elab praegu USAs.

²⁵ Selle põgenemisloo ilukirjandusliku versiooni on esitanud Viljo Anslan ("Tollaste mängureeglite järgi." – Looming 1992, nr 9), kus aga põgeniku nimi, toimumisaeg ja mitmed muud asjaolud on muudetud.

²⁶ ERAF f 129, s 26970, lk 280–281.

²⁷ ERAF f 129, s 29138, lk 2–3 (järelevalvetoimik). Järelevalvetoimikus viidatakse mahukale 7-kõitelisele põhitoimikule, mis aga arhiivis puudub. Olev Kiirend kavandas ka reisilennuki hõivamist ning asjaga olid seotud mitmed "kummipaadipoisid" (Hildebrandt jt), kes aga süüdistusest vabastati ainult KGBle teadaolevatel põhjustel.

²⁸ ERAF f 129, s 28683, lk 306–308.

1978. aastal põgenes väikesel kummipaadil üle Soome lahe 1959. aastal sündinud Mart Vahter, kes sel ajal lootustandva noore purjesportlasena teenis aega Kopli poolsaarel asuvas Nõukogude armee spordiroodus.²⁹ Tegemist polnud varem läbimõeldud põgenemiskaartidega, vaid spontaanse ettevõtmisega pärast seda, kui teda sõjaväeosast paariks päevaks "hüppesseminetu" pärast taga otsima hakati. Tal oli aga erakordselt palju õnne, eriti kui arvestada, et ta põgenes tavalisel mootorita kummipaadil ja suundus üle Soome lahe tiheda laevaliiklusega Tallinna sadama lähikonnast (Viimsi poolsaarelt Leppneemelt). Teele asus ta 3. augusti hilisõhtul ja võttis kursi Keri majaka suunas. Tuul oli soodne ja noormees oli tubli sõudja, nii et koidikul jõudis ta Keri saare rannale (ligikaudu 20 km Viimsi poolsaarest), kuhu jäi puhkama. Sealt leidis põgeniku venelasest majakavaht, kes käskis tal kohe tagasi pöörduda, kuid mingil põhjusel ta piirivalvet kohe ei alarmeerinud. Mart Vahter asuski tagasisuunas teele, kuid pööras siis paadi otsa ümber ja jätkas teekonda endiselt Soome poole. Kuigi öösel asuti teda jälitama, väikest paati siiski ei avastatud ja nii jõudis ta Helsingi majaka lähistele, kus üks Soome mootorpaat ta üles korjas. Soomest toimetati ta Vaasa kaudu Rootsi. See ei olnud aga poliitiline põgenemine, vaid seiklusi otsiva ja vaimsest veidi tasakaalutu nooruki ettevõtmine. Hiljem oli tal Rootsis väiksemate seaduserikumiste pärast politseiga mitu korda tegemist ja tal on tulnud ka Rootsi vanglas istuda.

Samasse kategooriasse tuleb kanda ka 1984. aasta aprillis Karepa "nelja kummipaadipõgeniku" lugu, millest on küll palju kirjutatud, kuid mille sügavamad tagamaad on jäänud seniajani avamata. Kõik neli noorukit – Andre Hildebrandt, Aleksander Oltsvel (hiljem abiellunud Lepajõe), Raivo Roosna ja Harry Gelštein olid miilitsale ja julgeolekule hästi tuntud ja korduvalt karistatud varguste, huli-gaanitsemise, autoavariide ja spekuleerimise (muu hulgas nn välismaalaste tülitamise paragrahvi alusel) eest, mida aga enamikul juhtudel ei rakendatud.³⁰

LEGENDAARNE JUHAN LAPMANN

Aleksander Solženitsõn on oma suurteoses "Gulagi arhipelaag" pühendanud mitu peatükki "põhimõttelisele põgenejale" eestlasele Georg Tennole, kelle visadus ja järjekindlus äratas tõepoolest sügavat imetlust.³¹ Nähtavasti kirjanik ei teadnud midagi teisest eestlasest Juhan (Johannes) Lapmannist, kelle kirevasse elukäiku kuuluvad mitte ainult retked üle Soome lahe ja põgenemine Taani kalalaevale Ojamaa lähistel, vaid ka edukas pagemine Komi vangilaagrist ning põgenemiskatsed Afganistani piiril ja Arhangel'ski sadamas.^{32–34} Ühtekokku tuli Lapmannil viibida Nõukogude vanglates, laagrites ja psühhiaatriakliinikutest ligi 32 aastat, mis on arvatavasti omalaadne rekord.

Ta sündis 3. aprillil 1913 Harjumaal Vihterpalus Kibru rannakülas põlises kaluriperekonnas. Isa oli ka sepp ja osav muudelgi töödel, kuid suri varakult (Juhan oli 6-aastane). Ema jäi üksi kasvatama kolme last. 14-aastaselt põgenes Juhan kodunt ja alustas jungana seiklusi maailmameredel. Kaks korda saatis politsei alaealise hulkurielu elanud nooruki Eestisse tagasi (Soomest ja Belgiast), kuid Juhan jätkas eri maade laevadel, viibides veel enne 20-aastaseks saamist peaaegu kõikides Euroopa sadamates ja isegi Aafrikas. Vahepeal tuli koju tagasi, teenis sundaega Eesti mereväes ja läks siis uuesti merele ning jõudis 1936.–37. aastal Aafrika kaudu Põhja-Ameerikasse. Seal võttis ta osa Eesti seltside tegevusest, oli USA Eesti Töölisklubide Liidu kultuuritoimkonna esimees New Yorgis. Puhkenud maailmasõda tabas teda Kopenhaageni

²⁹ J. Lina, *Öised päevad*. Stockholm, 1984, lk 276–282.

³⁰ ERAF f 129, s 29160.

³¹ A. Solženitsõn, *Gulagi arhipelaag*, III. Tallinn, 1990, lk 107–161.

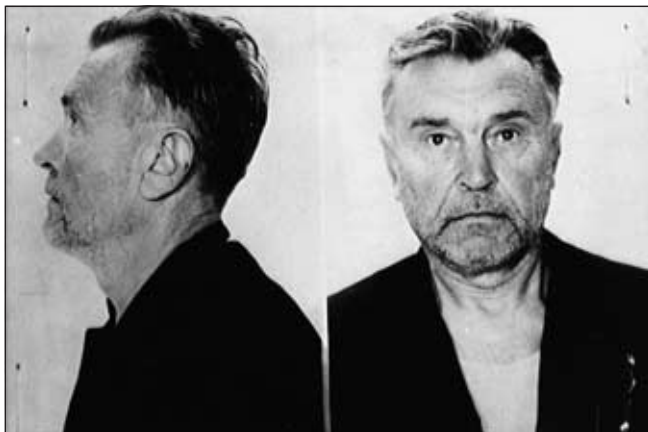
³² Johannes Lapmanni lugu. – ERSP Teataja, oktoober 1989, nr 13/14.

³³ E. Tammer, *Äralõigatud aastad*. – Rahva Hääl 1989, 10. oktoober.

³⁴ J. Hamer, *Unbowed, this gulag survivor has a plan...* – Seattle Times 8. juuli 1990.



Noor, seiklustele valla
Juhan Lapmann.



Juhan Lapmann.
Foto KGB toimikust.

sadamas, kust ta tuli 1940. aasta jaanuaris Eestisse tagasi. Algul tegutses ta koduvallas maakomisjoni esimehena, siis sai temast 1941. aastal Nõva valla täitevkomitee esimees. Sõjasuvel evakueeriti ta koos vallaaktiiviga Nõukogude tagalasse. Seal valitsev tegelikkus tabas teda täieliku šokina ja ta otsustas mis tahes hinnaga Ameerikasse tagasi pöörduda. Ta ostis oma koduvallast pärit Oskar Kuuselt sõjaväest tervislikel põhjustel vabastamist tõendavad dokumendid. Põgenemistekonnale üle Tadžiki-Afganistani piiri asus ta koos Pajusi-nimelise eestlasega. Olgu öeldud, et tol ajal oli see väga populaarne marsruut ja ainuüksi 1942. aastal põgenes sealtkaudu Indiasse pool tosinat eestlast.³⁵

Kahjuks leidis aga piiritsoonis äraandja, mõlemad põgenikud arreteeriti septembris 1942 Molotovobadi lähedal ning neil tuli "kodumaa reetmiskatse" pärast veeta 10 kuud sealses ja Kurgan-Tjube vanglas. Ülekuulamiste ajal sündis Lapmannil idee esineda Ameerika eestlase Oskar Kuusena, kes oli sõjakeerises sattunud Eestisse ja tahab nüüd uuesti USAsse tagasi pöörduda. Vabanemise järel sõitis ta kohe Moskvasse ja taotles USA saatkonnast endale passi ja väljasõiduluba Ameerikasse. Kindlat vastust talle ei antud ja Moskva võimud lähetasid ta Uraalidesse, kus formeeriti sel ajal Eesti diviisi. Rongis sattus Lapmann dokumente kontrolliva patrulli kätte ja viidi spionaažis süüdistatuna Orenburgi (tollane



Elukogenud,
karastunud
Juhan Lapmann.

Tškalov) vanglasse. Ta üritas konvoi käest põgeneda, teda tulistati ja arreteeriti uuesti. Kolme kuu pärast ta vabastati, suunati kohalikku sõjakomissariaati, kus aga viletsa tervise tõttu pääses mobiliseerimisest kuni erikorralduseni.

Lapmann sõitis sealt edasi Arhangelskisse, kus tänu inglise keele oskusele võeti tööle alul Ameerika, siis Inglise sõjaväelisesse missiooni autojuhina ja automehhaanikuna. 19. oktoobril 1945 tabati ta Arhangelski sadamas Inglismaale väljuvalt laevalt "Empire Peacemaker" ja talle esitati süüdistus väljamõeldud spionaažigrupi kuulumises, mille ta ränga eeluurimise käigus esialgu ka omaks võttis. Moskvasse Lubjankale saadetuna ütles ta aga oma fantastilistest tunnistustest lahti (näiteks olid luurerõngasse väidetavalt kuulunud Johann Suartesi ja Miliza Suiroki nimed tule-

³⁵ Eesti Teataja 1948, 14. veebruar.

tatud Johann Straussi ja Miliza Korjuse nime-dest), mis viis kogu süüdistusaja kokkuvä-ri-semiseni. Tagasi Arhangelskisse saadetuna keeldus ta koostööst MGB uurijaga, nõudes näiteks tunnistuste andmist eesti keeles ja kvalifitseeritud eesti keele tõlki, samuti eba-pädevate uurijate taandamist. Selle tagajär-jel ligi poolteist aastat kestnud juurdlus lõpe-tati ja talle määrati 1947. aasta jaanuaris eri-nõupidamisel Krk § 58/6 järgi 8 aastat vaba-duskaotust salakuulamise eest ning ta saade-ti Komisse Knjaz-Pogosti laagrisse. Julgeolek ei saanudki teada tema õiget nime ega sünni-kohta. Vangilaagris kirjutas ta mitu avaldust, et tahab riigi juhtkonnale isiklikult üle anda "eriti salajast" teavet. Ta saadeti tapiga taas Moskvasse, kus kinnitas, et Arhangelskis te-gutseb nõukogudevastane organisatsioon, mille liikmeteks on tema kriminaalasjas tun-nistusi andnud isikud. Raevunud tšekistid saatsid Lapmanni tagasi laagrisse, kust ta aga peagi põgenes, kasutades asjaolu, et ta oli määratud valvemehhaanikuna tööle põhilaag-rist 2–2,5 km kaugusel asuva remondi-meh-haanikatehase kompressorjaama. Oma põge-nemist kirjeldab ta järgmiselt:

"24. septembril 1948 kell 16 viidi mind, nagu tavaliselt, konvoiga laagrist välja tehasese ja asusin mehhaanikuna valvesse tehase kompressorjaamas. Öösel, kui inimeste ringi-liikumine tehase territooriumil lõppes, võtsin kompressorjaama ruumides laua, lõin selle külge mitu põikliistu, jätsin diiselmootori töö-le, aga ise läksin koos lauaga plankaia juurde. Selle juurde jõudmiseks ronisin eelnevalt läbi traataia, siis asetasin laua puust tarale, roni-sin plankaia peale, võtsin kätega kinni selle ülaosast, lasin end kätel rippu ja hüppasin alla. Traataiast ronisin läbi kahe valvetorni vahelt (nende valvepostide numbreid ei tea) raama-tupidamishoone läheduses. Selle koha valisin seepärast, et sealt oli raudteejaamani kõige vähem maad ja pealegi asus tehase vastas jõgi.

Jõudnud tehasetsoonist välja, liikusin kiirete sammudega raudteejaama suunas, mis asus umbes poole kuni ühe kilomeetri kaugu-sel. Jaamas seisis kaubarong, mis minu hin-

nangu kohaselt pidi teele minema lõuna suu-nas. Rong oli juba väljumas, liikus vaikselt käi-guga. Ma hüppasin hoo pealt veduri puhvrile ja sõit algas. Kui rong oli läbinud mõne jaama ja ühel neist peatus (jaama nimetust ma ei tea), hüppasin maha ja jooksin metsa. Kõndisin 1–1,5 km, peatusin metsas ja viibisin seal kuni järgmise hommikuni. Seejärel pöördusin jaa-ma tagasi, hüppasin mööduva rongi veduri-puhvrile ja sõitsin edasi. Nii jõudsin Lening-radi, kasutades kogu aeg kaubaronge, viibides enamasti veduri või vaguni puhvritel. Teel ol-les püüdsin kogu aeg orienteeruda ja kui jõud-sin Kirovisse, siis hakkasin sõitma lääne suu-nas. Leningradis küsisin inimestelt vaksalit, kust väljuvad Tallinna rongid. Mind juhutati ja ma sõitsin vajaliku vaksalini trammiga, kell 15 või 16 istusin Tallinnasse sõitva reisirongi vagunisse, kuigi piletit mul polnud. Rong jõu-dis kohale varahommikul, seejärel istusin Haapsalu rongile ja sõitsin kuni Vasalemma jaamani, kust läksin jala Nõva valda."³⁶

Jõudnud kodukülla, varjas Lapmann end kodutalu lähedal asuvas heinaküünis ja hak-kas ehitama paati meritsi Soome põgenemi-seks. Tema sealviibimisest teadsid ainult ema, õde ja onu, kellelt ta sai mõningaid töövahen-deid ja materjale väikese luubi ehitamiseks. Ta raius metsast jämedamaid sarapuuoksi ja peenemaid tüvesid paadi risttalade ja kogu kere punumiseks, kinnitas need naelte ja te-legraafitraatidega (leidis need kodu lähedalt), tõmbas seejärel raami üle puldanriidega. Met-sast leidis ka sobiva mastipuu, aerud hankis kodunt, tehes need veidi kergemaks, valmis-tas ise lihtsa ankru puust ja purjeriidest. Paa-diehituseks kulus ligi kaks nädalat, kuid esi-mesel mereproovil selgus, et paat on liiga väi-ke ega pea ka vett. Nüüd pikendas ta luupi umbes poole meetri võrra ja tõmbas paadi vä-liskülje tõrvaga üle. Veel tuli väljasõitu edasi lükata ilma tõttu, kuni lõpuks 1. novembril hakkas puhuma soodne lõunatuul ja Juhan Lap-mann asus Soome ranniku poole teele. Purjeks kasutas ta vana telkmantlit, mille arvatavasti olid nende tallu jätnud 1941. aasta Vene piiri-valvurid. Kaasa võttis ta veidi toitu (pudeli pii-ma, leiba, keedetud mune, liha ja ube), veenõu ja pudeli petrooliumiga. Kompassi tal polnud.

³⁶ ERAF f 130, s 9126, I, lk 123.

Läänemere-äärses meresõidu ajaloos ainulaadne mereretk omatehtud pisikesel purje- paadil algas seega 1948. aasta 1. novembri hilisõhtul. Hilisematel ülekuulamistel oli ta väga napolisõnaline:

"1. novembri õhtul lahkusin luubiga kaldalt ja võtsin kursi Soome poole. Soome territooriumil asuvast sõjamerebaasist ei teadnud ma midagi ja seetõttu suundusin enesekindlalt otse Soome ranniku suunas. Järgmisel päeval, viibides puldanpaadis merel, puhkes tugev torm ja ma suutsin hädavaevu jõuda Soome rannikule. Rannale jõudsin alles pimeduses ja suundusin otsekohe esimese ettejuhtuva majakese juurde, kus põles tuli. Kui ma majja sisenesin, viibisid selles majas kaks vene naist ja üks mees, kes minu kohe arreteerisid ja andsid üle Vene sõjamereväelaste kätte."³⁷

Juhus tahtis, et põgenik sattus otse Porkkala-Uddi sõjaväebaasi, mille Soome oli Jätkusõja järel loovutanud Nõukogude Liidule. Laevastiku juhataja avaldas hiljem käskkirja "tähtsa riikliku kurjategija" tabamise kohta ja Lapmanni kinni võtnud ohvitserinaisi premeeriti. Ülekuulamistel, mis toimusid 8. Sõjamerelaevastiku MGB vastuluureosakonnas Tallinnas, kasutas Lapmann vana taktikat, esinedes ameeriklasena, kes vene keelt ei valda. Algul ta teatas, et on Ameerika kodanik Henry Parker (s 1912 Bostonis), kes on saabunud paarinädalase paadimatka järel Stockholmist.³⁸ Vene mereväeohvitserid ei uskunud siiski, et sellise algelise paadiga on võimalik pikki vahemaid läbida, eriti veel tugeva tormiga. Sõrmejälgede võtmise ja 10 ööpäeva kestnud ülekuulamiste järel teatas magamatusest kurnatud põgenik, et tema tegelik nimi on Oskar Kuuse ja et põgenes Tallinna lähedalt koos Lepiku-nimelise kaaslasega, kes aga tormis merre kukkus. Edasi jätkusid tulemusteta ülekuulamised novembri lõpuni, kuni MGB-l õnnestus Oskar Kuuse tegelik isik Nõval välja selgitada. Tollal külanõukogu esimehena töötanud Oskar Kuuselt saadi teada põgeniku õige nimi ja Vihterpalus arreteeriti ka Juhani õde Elfriede ning onu Jaan. 20. juulil 1949 määrati talle 25 aastat, abistajatele 10 aastat. Lapmannile kuuluvad asjad ja vitstest punutud põgenemispaat viidi KGB muuseumi.



Juhan Lapmanni vitstest punutud paat, millega ta 1948. aasta novembris jõudis küll Soome randa, kuid kahjuks otse sealsesse Nõukogude sõjaväebaasi. Foto KGB toimikust.

Algul lähetati ta kurikuulsasse Vladimiri erivanglasse, seejärel Stalini surma järel ran- ge režiimiga erilaagrisse. Vangistusest vabanes Juhan Lapmann 1958. aastal ja töötas seejärel Kohilas, hiljem Tallinnas, viimati lukksepana tehases "Mehis". Sel perioodil hakkas ta ka kirjutama, koostades majandusalaseid uurimusi, näiteks pealkirja all "Majanduse anatoomia". Ta saatis oma käsikirju tutvumiseks nii ENSV juhtidele, Inimõiguste Komiteele Moskvas kui ka välismaale. Valitsusringkonnad ei suvatsenud vastata, kuid Inimõiguste Komiteest sai ta mitu akadeemik Sahharovi allkirjaga vastust. Samal ajal sõitis ta puhkuste ajal ringi Kesk-Aasias ja Kaukaasias, kuid sobivat võimalust välismaale põgenemiseks ei leidnud. 1970. aastal ostis ta tuntud purjesportlase Juri Pliznikult olümpiaklassi svertpaadi "Finn", lootes selle kohandada Läänemere ületamiseks. Sama aasta suvepuhkuse veetis ta oma purjekaga Haapsalu lähedal Hobulaiul. Järgmisel aastal ta aga muutis meelt, ostes põramootoriga varustatud Progress-tüüpi kiirkaatri. Et mitte tähelepanu äratada, registreeris ta selle omanikuks ühe oma Tallinna tuttava, käis mootorpaadijuhtide kursustel Pärnus ja hoidis paati peamiselt Haapsalus. 1972. aasta suvel monteeris ta kaatrile veel teise 40-HJ-lise "Vihr"-mootori ja lisaks kaks GAZ-51 bensiinipaaki. Kogu suvepuhkuse veetis ta peamiselt paadis, risteldes Pärnu ja Haapsalu vahelises rannikumeres.

³⁷ ERAF f 129, s 29052, II, lk 200–203.

³⁸ ERAF f 130, s 9126, I, lk 200.

Olles paadi eeskujulikult ette valmistanud ja varustanud, lahkus ta Eesti rannikult arvatavasti 7. septembri öhtul 1972. Tal õnnestus öösel piirivalvelaevadest mööda hiilida ja ta avastati alles Läti traallaeva poolt rahvusvahelistes vetes Irbeni väinast lääne pool. Vene meeskonnaga kalatraaler "Kutum" teatas kahtlasest paadist Ventspilsis baasi ja teda asus jälitama mitu piirivalvelaeva. Vahepeal oli Lapmann jõudnud juba Läänemere keskossa ja ta võeti teesattunud Taani kalatraaleri "Windy Luck" pardale, kusjuures selle kapten lubas põgeniku Ojamaale toimetada. 8. septembril kell 18.10 avastas Vene piirivalvelaev Ojamaa läheduses (nende andmeil 22 miili kaugusel) Taani traaleri, mille ahtrisse oli kinnitatud "Progress"-tüüpi kaater. Kuigi traaleri kapten eitas nõukogude põgeniku olemasolu laeval, tungisid piirivalvurid relvadega ähvardades laeva ja vedasid kajutis uinakut tegeva Lapmanni minema. Ülekuulamisel KGB-s käitus Juhan Lapmann tavapärasel viisil, keeldudes selgitamast, millal ja kuidas ta Nõukogude merepiiri ületas. Haapsalu paadisadamas liikusid hiljem jutud, et ta sõudis öösel väljalülitatud mootoritega läbi Voosi kurgu, kuigi tõenäolisemalt toimus see Irbeni väina kaudu. Taani traaleri kaptenile ta igatahes kinnitas, et oli teel olnud pidevalt 21 tundi.

Seekord enam pikemat juurdlust ei toimunud, vaid põgenik otsustati saata sundravile MVD-le kuuluvasse eri tüüpi psühhiaatriklinikusse Tšernjahhovskis. Vastav otsus vormistati juba detsembris 1972 ENSV Ülemkohtus kohtunik Hilda Uusküla eesistumisel, kusjuures aluseks võeti ekspertiisiakt, millele olid alla kirjutanud psühhiaatrid Udo Luts, Regina Kon ja Ellen Grüntal. 1977. aastal toodi Lapmann tagasi Tallinna ja tema kinnipidamist jätkati tavalises psühhoneuroloogiahaiglas, hiljem aga saadeti "teovõimetu hooldusalusena" Võisiku vanadekodusse, kust tal oli keelatud lahkuda. Lapmann põgenes siiski mitu korda ja tal õnnestus 1989. aastal Moskvast hankida rahvusvaheliselt psühhiaatrite komisjonilt otsus, mille kohaselt ta vaimselt terveks tunnistati. Alles oktoobris 1989, kui Eestis oli langetatud otsus Lapmanni vabastamiseks, hakkas ta kohe otsima võimalusi Eestist lah-

kumiseks. Tal õnnestus Viru hotelli juures tutvuda Ameerika ajakirjaniku John Hameriga, kellelt sai kutse sõita Ameerika Ühendriikidesse. Juhan Lapmann istus Leningrad – New York lennukisse 11. oktoobril 1990, et mitte kunagi enam kodumaale tagasi tulla. **T**

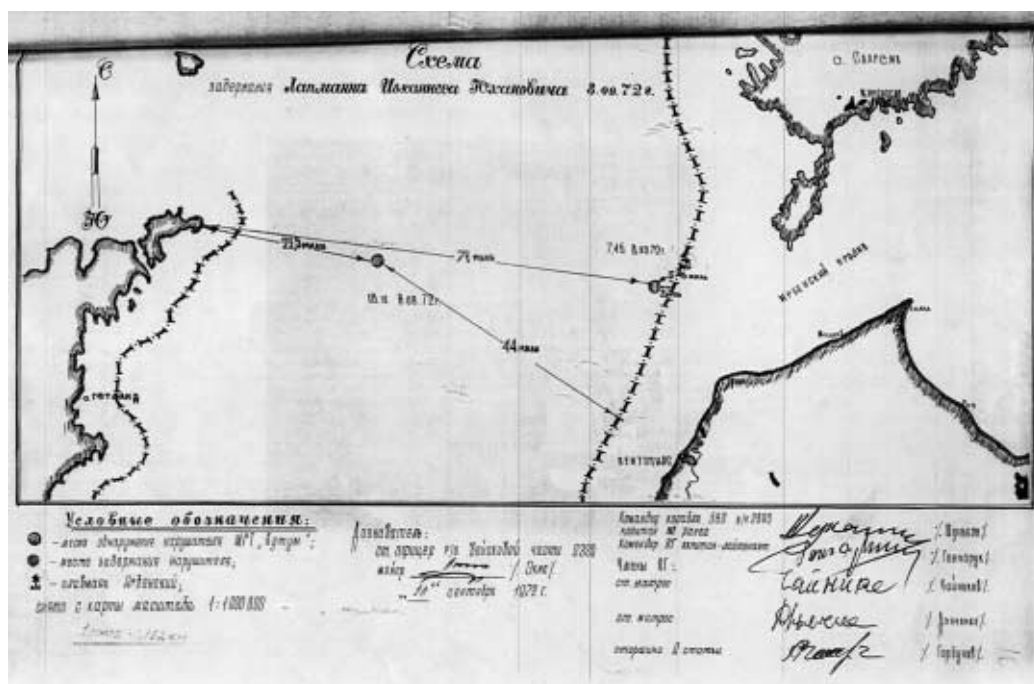


Nõukogude piirivalvurid uurimas Juhan Lapmanni paati tema vahistamisel Taani kalatraaleri pardal. Foto KGB toimikust.





Nõukogude piirivalvurite paat Taani kalatraaleri kõrval.
Nõutakse Juhan Lapmanni väljaandmist.
Foto KGB toimikust.



Juhan Lapmanni paadi jälitamise skeem KGB arhiivi toimikust.