

Eestlaste põgenemised Läände: kaks laeva- hõivamis- juhtumit

Jaak Pihlau



Eduard Soorsk madrusena
Eesti mereväes.

Meil sõit täies paadis
ja automaat laadis
ja Rootsima ranniku vilus
ootamas neiuks ilus

(Läänemaa metsavendade laulust)

Täna on teada, et eestlased sooritasid aastatel 1947–86 ligikaudu 15 edukat põgenemist Läände ja ühtekokku osales nendes vähemalt 45 inimest.^{1,2} Enamasti toimus kõik rahumeelselt, ainult kahel juhul hõivati laev vägivaldselt, kusjuures ülejäänud meeskonnaliikmed suleti oma kajutitesse ning laev juhiti vabasse Läände. Terrorismiks tänapäeva mõistes seda vaevalt nimetada saab. Esimesest juhtumist – põgenemisest “Merisilma”-nimelisel traaleril – on juba kirjutatud (vt. viide 1), ent kalakaitselaeva “Saare” hõivamisluugu on üldsusele peaaegu teadmata.³

¹ J. Pihlau. Lehekülgi Eesti lähiajaloo: merepõgenemised okupeeritud Eestist. – Tuna 2001, nr. 2, lk. 68–71.

² J. Pihlau. Lehekülgi Eesti lähiajaloo: maapõgenemised okupeeritud Eestist. – Tuna 2001, nr. 3, lk. 7–71.

Lennuki hõivamiseni eestlased ei jõudnud, kuigi seda plaanitati nii metsavendluse aastatel⁴ kui ka hiljem.^{5,6} KGB likvideeris need kavatsused juba eos, ja vaevalt oleks Soomes või Rootsis lennukikaaperdajaid midagi head ees oodanud. Eesti õhuruumis toimunud lennukiröövides osalesid küll mitmed Venemaa kodanikud, kuid kõik need katsed luhtusid. Samalaadsetest intsidentidest Vene sõjaväebaasides⁷ teame märksa vähem, kuid ka need ebaõnnestusid,⁸ või nad lõppesid traagiliselt.⁹

Traaler “Merisilma” hõivamine

Kalatraaler “Merisilma” hõivamise peaorganisaatoriks oli saarlasest kapten Eduard Soorsk. Ta sündis 30. okt. 1910 Saaremaal Mustjala vallas Võhma külas, teenis aega tuukrina Eesti mereväes, evakueeriti tööpataljoni koosseisus Venemaa tagalasse, teenis sõja ajal korpuse abimajandis, alates veebruarist 1946 kalatööstuse ministriumi traallaevastiku baasis kaptenina. Hiljem Kanadas kirjutatud mälestustes¹⁰ annab ta sündmustest veidi põhjalikuma ja täpsema pildi, kui seda võib saada tollastest Rootsi ajalehtedest.¹¹

Põgenemisreis algas mitte septembris, vaid 29. augusti pühapäeva hommikul Mee-meli (Klaipeda) sadamast, kusjuures kapten Soorski mõttekaaslane Edgar Pappel oli juba kaks ööpäeva varem ennast peitnud laeva vööris asuvasse ketikasti. 26.–28. augustini möllas läänetorm, nii et väljasõit sadamast hilines. Peidukoht oli hästi valitud – selle kontrollimiseks tuli minna üle tulise raudpliidi ja keevaveepottide – ning piirivalvel jäi jänas avastamata. Laeva hõivamine sai teoks sama päeva päikeseloojangul, kui traaler asus tõenäoliselt kümmekond miili Klai-pedast nordvestis (loodes). Kõigepealt sulges Soorsk tekil olevasse raadiokubrikusse esimese mehhaaniku Kudrie (õigupoolest Kudrja), seejärel keskmisse kajutisse kolm meest: teise motoristi Polotetski (õigesti Bulatetski), madruse Ivanovi, ent kolmanda meremehe nime ta miskipärast ei maini. Järgnevalt kutsus kapten tekile peidikus kaasa sõitnud Edgar Pappeli, kes kolm ööd-päeva oli kägaras lamanud laeva ketikastis, kus ta oma loomulikke tarbeid õiendas ettenägelikult kaasavõetud hüdropuldi kesta. Kurss võeti Ojamaa¹² poole, sõita jäi üle saja viie-kümne miili (270 km).

Varsti pärast seda suutsid keskmise ka-juti mehed end vabastada ja Soorsk kirjeldab järgnenud dramaatilisi sündmusi nii:

“Umbes kolmveerand tundi pärast Pappeli ketikastist väljatulekut lõikasid keskmise ruumi mehed oma ruumiluuki hoidnud trossi vana sööginoa tükiga katki ja tormasid dekile. Ivanovile oli nähtavasti ülesandeks tehtud masinaruumi hüpata ja selle survepaagid tühjaks lasta. Polotetski ruttas esimest motoristi Kudried vabastama, kuid meie Pappeliga olime valvel. Pappel hüppas Ivanovile masinaruumi treppidel selga nii, et mõlemad maandusid masinaruumi põrandal, Ivanov all. Pappel lõi Ivanovi näo segi, tõi ta tagasi dekile ja saatis kolinal tagasi oma ruumi. Samal ajal tegin Polotetski veidi vaiksemaks. Olin varem masinaruumist toonud kolmveerandmeetrilise ja tollise läbimõduga valgest vasest kangi ja peale selle oli mul soome puss puusal, mida äärmisel juhul oleksin kasutanud. Kui Pappel Ivanovile järele hüppas, võtsin Polotetski käsile, kellel oli poolkulunud sööginoatükk lõõgi-valmis käes. Esimese hoobi andsin nuga hoidvale käele ja kohe tagantkätt teise parema kõrva taha, kaela pihta, nii, et tibla lendas reelingu äärde pikali, ajas käed üles ja palus, et ma teda ei tapaks. Andsin talle veel paar jalahoopi ja saatsin lohinal mööda treppi alla ruumi. Kolmas mees, kes nägi, mis sõpradega juhtus, põgenes ise sinna tagasi. Kui tiblad olid keskmises ruumis

³ Autor tänab põgenemisjuhtumile viitamise eest Johannes Tõrsi Vabadusvõitluse Muuseumist ja Jaak Sammetit Meremuuseumist.

⁴ RVL juhid kavandasid lennuki hõivamist ja piloodina Liibavi lennukooli lõpetanud Arnold Ristmäe kasutamist, kes kuulus samuti RVL liikmeskonda (ERAF, f. 130, s. 12567E).

⁵ Tuntud maadleja Olev Kiirend (sünd. 1949 Saaremaal Tagamõisa poolsaarel Neeme külas) kavandas koos kaaslastega lennukiröövi septembris 1982, kuid loobus viimasel hetkel; järgnenud põgenemiskatse päästeparvel luhtus (ERAF, s. 129; s. 29138; Tuna 2001, nr. 2, lk. 75).

⁶ Daugavpilsi lennutehnilise kõrgkooli tehnik Rein Sokk (sünd. 1959 Rāpinas) arreteeriti Riia lennujaamas 4. juulil 1983 reisilennuki hõivamiskavatsuse pärast; tema juurest leiti õppegranaat, sõjaväelennukite fotosid ja väeosa ohvitseride nimekiri (ERAF, f. 126, s. 29185).

⁷ Ants Künnapuu. Teedel õhu avarustesse. Tallinn, Valgus, 1979, lk. 115–116.

⁸ 1958. a. aprillis püüdis Saaremaal Aste lennuväljal hõivata hävitajat MIG-15 purjus merelennuväe mehhaanik Mihhanov, kuid õhkutõusmine ebaõnnestus ja kaaperdaja lasi viimase kuuli enda pihta, tappes enne ühe madrusest autojuhi ja haavates teist (ERAF, f. 131, s. 371).

⁹ Eesti põhjapoolseimal saarel Vaindlool mereväe vahiposti radist, lääneukrainlane Teodor Matsijevski tappis seitse inimest, sealhulgas kaks last, püüdes KGB versiooni kohaselt (ERAF, f. 131, s. 388) põgeneda Läände. Hiljutises Eesti Päevalehe artiklis (11.06.02) kirjutatakse mälestustahvlist kolmele hukkunud sõjaväelasele. Põgeniku hilisema saatuse kohta puuduvad täpsemad andmed.

¹⁰ Eduard Soorsk. Mälestused. – Käsikiri Anne Vaikmaa valduses.

¹¹ Välis-Eesti 26.09. ja 3.10.1948.

¹² Saarlaste kõnepruugis on Ojamaad nimetatud ka rootsipäraselt Gotlandiks, kuid mitte alati. Veidi varem põgenenud “Merituulel”, mille kapten oli samuti saarlane, kasutati Ojamaa nimetust (Tuna 2001, nr. 2).

vagaseks jäänud, ütlesin neile: “Mina ruumi luuki enam ei seo, aga kes ilma minu loata dekile tuleb, selle ma ka kõige otsemat teed üle parda saadan!” Olid kogu öö nagu lutikad vakka. Mõni minut, mis lahingut pidasime, sõitis laev omapead ilma roolimeheta. Läksin ja panin laeva õigesse kurssi, sihtpunktiga Vallhuden.

Vaevalt pool tundi hiljem tõusis üles esimene motorist Kudrie ja tahtis välja tulla, aga uks oli kinni. Alguses karjus, et kuradi Polotetski, ära mängi, lase mind välja! Vastust saamata lõi vähe aja pärast roolimaja ja raadioruumi vahelise väikese, 16x12tollise ukse puruks, ja vaatas tageda näoga mulle otsa ning küsis, mis see tähendab? Samal ajal tuli Pappel masinaruumist minu juurde ja Kudrie nägi nüüd, et võõras mees on laeval. Ütlesin siis Kudriele, et sõidan praegu Rootsi ja iga katse mind jõuga takistada, maksab sinu elu. Selle peale vajus mees istuli koiku äärele, nagu valge nagu lumi. Natukese aja pärast tõusis mees üles ja tegi mulle ettepaneku, et kui laseksin ta vabaks, siis aitaks ta mind masinas. Täna sin ja ütlesin, et mul praegu abi vaja pole.

Kõik läks reeglipäraselt, peaaegu võrdsete vaheaegadega. Siis tuli eesruumist, kus ta koos madrus Markeloviga magas, madrus Koppel – kes oli isa poolt eestlane, ema poolt venelane –, dekile ja vaatas ringi. Oli pime, ka laev oli pime, kuid sõitis täiskäiguga. Koppel tuli tasa trepist üles, roolimaja ukse vahele. Andsin rooli Pappelile üle ja läksin talle vahekaiku vastu ning küsisin, kuidas ta magas. Ta vastas, et pole viga, kuid nägi siis roolis Pappelit. Ütlesin: “Koppel, meie sõidame praegu Rootsi, ütle kohe, kas oled sellega nõus või mitte?” Kogeles küll, aga ütles, et on nõus. Selle peale tegin talle ülesandeks võtta laeva laoruumist musta tõrvapapi rull ja lõigata sellest parajad tükid ning need lüüa laeva nimele ja numbritele peale, et kui valgeks läheb, ei saa lennukilt ega allveelaevalt kindlaks teha, kelle laev see on.”

Koidikuks jõudis laev Ojamaa lõunaranikule Vallhudeni tuletorni lähiste. Ankrusse jäadi umbes tuhande meetri kaugusel kaldast. Kapten kutsus ka venelased sõude-

paati kaasa, kuid need keeldusid, mispeale Ojamaa randa suundusid ainult kolm eestlast. Enne laevalt lahkumist rikkus Pappel masinaruumis pumba ja pihusti vahelise õlitorustiku, nii et laevale jäänud mehed enam mootorit kasutada ei saanud.

Seega jõuti Ojamaale 30. augusti hommikul, põgenikud palusid seejärel Rootsi võimudelt poliitilist varjupaika, mida neile ka anti. Eduard Soorsk kauaks Rootsimaale siiski ei jäänud, ta lahkus 1954. aastal Kanadasse, kus suri 28. jaanuaril 1986 75aastasena. Oma mälestustes pidas ta Rootsist lahkumise peamiseks põhjuseks rea pagulaseestlaste (Voldemar Kures, Vello Pekomäe, Ago Talvar jt.) äärmiselt kummalist ja pealetükkivat käitumist, kahtlustades neid, kas põhjendatult või mitte, koostöös Nõukogude luureorganitega.

“Merisilma” põgenemise kohta on ENSV MGB-s koostatud ka pikem eriteade,¹³ mis üldjoontes kordab eeltoodud fakte, kuid milles võib märgata ka mõningaid erinevusi. Kõigepealt täpne ülevaade traaleri meeskonnast:

kapteni abi – Soorsk, Eduard Jüri p., sünd. 1910 Saaremaal, eestlane, parteitu, vallaline;

mehhaanik – Kudrja, Vassili Vassili p., sünd. Simferopoli raj. Sara Uzi k., ukrainlane, parteitu, abielus;

traalmeister – Koppel, August Augusti p., sünd. 1920 Tartus, parteitu, vallaline;

mehhaaniku abi – Bulatetski, Gennadi Vassili p., sünd. 1928 Moskva obl. Noginski raj. Žukovo k., venelane;

I järgu madrus – Markelov, Georgi Nikolai p., sünd. 1929 Narvas, venelane;

kursant – Ivanov, Anatoli Pjotri p., sünd. Kalinini obl. Mansarenski raj., venelane, Klaipeda merekooli kursant.

Seega viibis laevas seitse meremeest, kusjuures Soorski on nimetatud mitte kapteniks, vaid kapteni abiks. Nähtavasti vastas see tema tegelikule ametinimetusele, väljasõidetud kaptenipabereid tal ju polnud. “Jänesena” sõitis kaasa mitte Koppel (nagu varem väidetud), vaid endine laevamehhaanik Pappel, kuna Koppel kuulus “Merisilma” meeskonda traalmeistrina. Edgar Antoni p.

Pappeli kohta on märgitud, et ta oli sündinud 1927. a. Harjumaal Iru vallas, eestlane, ELKNÜ liige, 6-klassiline haridus, elas Pärnus Kuressaare t. 7, töötas traallaevastikus, kust aga lahkus omavoliliselt. Tõenäoliselt ta “Merituule” põgenemise järel siiski vallandati või jäi mereloast ilma kui usaldust mittepälvinud meremees.

Laeva hõivamist kirjeldatakse MGB õien-dis veidi teisiti, kui seda tegi Soorsk. Kapten olevat Bulatetski sulgenud keskmisse kubrikusse üksi, Ivanovi ja Markelovi (Soorsk mainib teda Koppeli kajutikaaslasena) aga vööri kajutisse. Kui Kudrja püüdis raadiokajutist kella 17 paiku väljuda, siis avastas ta, et uks oli väljastpoolt suletud. Kui ta püüdis välja tungida, siis sulgesid tema tee TT-püstoliga ähvardavad Soorsk ja Pappel. Nii jäigi ta oma kajutisse kuni järgmise hommikuni. Samal viisil olevat oma kajutitesse kinni pandud Bulatetski, Markelov ja Ivanov. Kui laev jõudis sihtpaika Ojamaa rannikul, kutsusid põgenikud venelasi kaks korda kaasa, kuid need keeldusid, jäädes neljakesi rikutud mootoriga traalerile. Pärast põgenike lahkumist võttis laeva juhtimise üle Kudrja, andes käsu ankrukett läbi raiuda ja heisata tagavarapurjed. Lõuna ajaks jõudis traaler purjetada saarest 35 miili kagu suunas ja kohtas siis Saksa kaubalaeva “Winger”, millelt raadio teel teatati juhtunust Nõukogude rannikujaamale. Kohale saabus üks Nõukogude piirivalvekaater, mis pukseeris laeva Liepaja sadamasse.

Kas põgenikud tõepoolest ülejäänud meeskonnaliikmete vaoshoidmiseks relvi tarvitasid, pole selge, igatahes Ojamaa ametivõimudega kohtudes relvi neil enam kaassas polnud. Võimatu see siiski pole, sest paljud traalerikaptenid olid relvastatud, mida tõestab näiteks “Merituule” endise kapteni Timmeri juhtum, kes arreteeriti pärast “Merituule” põgenemist ja mõisteti kümneks aastaks Siberisse.¹⁴ Püstolid võidi sõudepaadilt merre visata või kaldale jätta, Rootsi võimudelt varjupaika paludes oli selline käitumine täiesti loogiline.

Järgneva MGB juurdluse käigus selgus, et nii Soorsk kui ka Koppel polnud julgeoleku erikontrolli (*spetsproverka*) läbinud ja

et Soorski naine koos pojaga oli lahkunud Rootsi juba 1944. a. Samuti olid Saksamaale evakueerunud Koppeli ema koos kahe vennaga, kuna tema rootslannaga abiellunud õde elas juba 1938. aastast Ojamaal. Märtsiküüditamise nimekirja lülitati nii Soorski õde Armilde Soorsk-Vaikmaa kui ka Koppeli Tallinnas elav isa, ehkki “Merisilma” põgenemisega polnud neil mingit pistmist. Esimesel õnnestus väljasaatmise eest pääseda,¹⁵ ent 68-aastane August Koppel viidi juba Siberi küüditamisjaamas haiglasse, kus ta kuu aja pärast suri.¹⁶



Eduard Soorsk perega Kanadas.

¹³ ERAF, f. 131, s. 177, lk. 183–198.

¹⁴ ERAF, f. 130, s. 5318E

¹⁵ ERAF, f. 3N, s. 4430. Nagu autorile jutustas Armilde Soorsk-Vaikmaa tütar, ei leitud küüditamishetkel ema kodunt, kinni võeti see-eest tema viie-aastane tütar Anne, kes aga keeldus teatamast ema asukohta. Hiljem tuli Armilde Vaikmaa ise välja, kuid ta jäi Siberisse saatmata, sest küüditamisrõng oli juba läinud; töökohalt Piiumetsa meiereis ta koos abikaasaga siiski vallandati.

¹⁶ ERAF f. 3N, s. 4613N; f. 8, s. 11723.

Kalakaitselaeva "Saare" hõivamine



Lembit Zilinsky.

Teine edukas laevahõivamisjuhtum on pärit palju hilisemast ajast – 1986. aasta märtsikuust.

Selle teostajaks oli kalakaitselaeva "Saare" tüürimees (kapteni vanemabi) Lembit Endla poeg Zilinsky. Ta oli sündinud 17. veebruaril 1943. a. Tartumaal Konguta vallas Lembevere külas, lõpetanud Tallinna kalatehnilise kooli (Tehniline Kool nr. 1) 1962. a. laevajuhina (hiljem kaugõppes ka Tallinna Merekooli). Teenis aega Nõukogude mereväebaasis Baltiiskis dessantkaatril, demobiliseerumise järel oli mitmesuguste kalatraalerite kapteniabi ja kapten (viibis aasta ka Kaug-Idas), 1970. a. läks ta tööle Eesti Merelaevandusse, külastas mitmeid välissadamaid, kuid neli aastat hiljem jäeti ilma välisviisast "lubamatute sidemete loomise pärast ühes Norra sadamas".¹⁷ Pärast seda sõitis ta sadamapuksiiril ja kalurikolhooside kalalaevadel ning töötas alates 1979. aastast taksojuhina Tallinnas. Pärast abielulahutust (naine lahkus Soome) hakkas tõsiselt kavandama põgenemist välis-

maale ja 1985. a. õnnestuski tal saada töökoht kalakaitselaeval "Saare". Sel laeval ei olnud õigust välissadamate külastamiseks, kuid see viibis sageli Läänemere keskosas, nn. rahvusvahelises majandustsoonis, mis ulatus üsna Ojamaa lähistele.

Tegemist oli 25-meetrise suhteliselt aeglase (150 hj mootor, maksimaalne kiirus 8 sõlme) seiner-tüüpi kalalaevaga, mille tehniline varustus oli üsna kesine. Raadiojaam polnud päris töökorras, navigatsioonivahendid laeva asukoha kindlaksmääramiseks puudusid üldse. "Saare" kuulus N. Liidu Kalatööstuse Ministeeriumi Tallinnas asuvale pika ja keeruka nimega allasutisele Vostbaltrõbvod (Ida-Balti Basseini Kalavarude Kaitse ja Taastamise ning Kalapüügi Reguleerimise Valitsus), kodusadamaks oli Tallinn, kuid tegelikult viibiti peamiselt Saaremaal Roomassaare ja Veere sadamates. Enamik meeskonnaliikmetest oli pärit Saaremaalt. 1986. aasta märtsis kuulusid meeskonda kapten Erich Kirr (1942), tüürimees Lembit Zilinsky (1943), kalakaitseinspektor Henn Käsper (1938), mehhaanikud Valentin Link (1947) ja Allan Lukk (1953) ning madrus Rein Jakobson (1935).

Kalakaitselaeva ülesandeks oli püügieeskirjade täitmise kontrollimine N. Liidu territoriaalvete piirides ja Läänemerel, kusjuures põhimõtteliselt võidi kontrollida ka majandustsoonis viibivaid välislaevu (üheskoos piirivalvega). Kontrolli tegelikeks läbiviijateks olid nn. konventsiooniinspektorid, kelle tegevus oli määratletud hiljuti kehtima hakanud Läänemere kaitse konventsiooniga.¹⁸ "Saarel" viibivaks konventsiooniinspektori oli Henn Käsper, sünd. 1938, NLKP liige, kes oli varustatud igasuguste julgeoleku ja piirivalve volituste ja õigustega. Teised meeskonnaliikmed komparteisse ei kuulunud.

Kui Zilinsky avaldas 1985. a. alguses soovi laevale tööle asuda, siis ütles "Saare" kapten talle esialgu ära, imestades eriti, miks 300–400-rublase kuusissetulekuga taksojuht taotleb sellist töökohta, kus tema palk on kolm korda väiksem (135 rubla). Zilinsky selgitas seepeale, et taksojuhi töö on küll väga tasuv, kuid erakordselt närvesööv.

¹⁷ ERAF, f. 129, s. 29176, 3 köidet.

¹⁸ Läänemere Kaitse Konventsioon sõlmiti 1974. a. Helsingis ja hakkas kehtima 1980. aastast.

Ta tõi näiteks hiljutise kallaletungi, mille tagajärjel tuli tal mitu nädalat haiglas viibida, samuti temaga juhtunud raske autoavari, mille tagajärjel sai üks inimene surma (õnneks jäi süüdlaseks pooleks mitte tema, vaid teine autojuht). Et tüürimehe koht laeval oli juba pikemat aega täitmata, siis võeti Zilinsky siiski 1985. aasta suvel kalakaitselaevale tööle.

Otsustava põgenemiskatse võttis ta ette 1986. aasta märtsi keskel, kui laev sõitis välja nelja-ööpäevasele kontrollreisile Läänemere keskosas Ventspilsis traaversil (ruudud 523, 553, 493). Veere sadamast mindi merele 11. märtsil kell 15, kahel järgmisel päeval viibiti püügirajoonis, kusjuures raadiosidet Kuressaare sadamajaamaga pidas Käsper ühelt teiselt kalatraalerilt. 13. märtsi õhtuks oli kalakaitseinspektor jõudnud läbi käia kümmekond püügilaeva ja "Saare" jäi ööseks merele väljalülitamata mootoriga triivima. Kaptenil oli kasutada isiklik kajut, vööriakubrikus magasid Käsper ja Jakobson, Zilinsky ja Lukk ahtrikajutis ning nende kõrvalakubrikus viibis Link. Kella 21-st kuni kella kolmeni öösel oli masinaruumi vahis Link, seejärel pidi järgmiseks kuueks tunniks vahi üle võtma Lukk. Õhtu veetsid mehed laeva salongis, mängisid kaarte ja arvatavasti pruugiti ka parajal määral vägijooke, kuigi hilisematel ülekuulamistel KGB-s seda kõik eitasisid.

Zilinsky oli selge, et põgenemise edukus oleneb sellest, kas kalakaitseinspektor on relvastatud või mitte. Zilinsky küsis seda Käsperilt samal õhtul salongis toimunud kaardimängu ajal. Käsper vastas seepeale, et relv on küll ameti poolest talle ette nähtud, kuid kaasas ta seda ei kannaks. Koosviimine lõpetati ja magama mindi umbes poole kahe paiku öösel. Seejärel asus Zilinsky tegutsema, sulgedes kõik kajutiüksed väljastpoolt (kaptenikajuti uksele asetati veel täiendava tabaluku). Järgnevalt sundis ta relvaga ähvardades valvemehhaanik Lingi minema laeva duširuumi ja sidus selle ukse jämeda köiega kinni. Hiljem selgus, et ähvardamiseks kasutas Zilinsky mitte tulirelva, vaid gaasipüstolit. Seejärel andis ta laevale täiskäigu, suundudes kursiga Oja-

maa poole. Kuigi ta oli merekoolis saanud tüürimehe ja laevajuhi ettevalmistuse, suutes roolikambrist edukalt laeva juhtida, ei tundnud ta kõiki masinaruumis käsitsi läbiviidavaid operatsioone: mootori algkäivitamist, kütuse pumpamist kulupaaki ja jahutusvee reguleerimist. Juba mõne minuti pärast tuli ta Lingilt nõu küsima, kuidas kahte roolikambril asuvat punast signaaltuld välja lülitada. Seejärel veidi aja pärast ilmus ta uuesti ja käskis mehhaanikul minna masinaruumi, et välja selgitada, miks jahutusvee näit on tõusnud 90 kraadini. Link avas jahutusvee kraani ja Zilinsky saatis ta duširuumi tagasi. Kolm tundi hiljem tuli Lingil uuesti masinaruumi minna, et pumbata juurde kütust ja abimootorile õli lisada.

Varahommikul jõudis laev Ojamaa idarannikul asuva Slite sadama lähistele, kusjuures läbida tuli tiheda jääkattega ala. Mingeid purustusi jää laevale siiski ei tekitanud ja kohaliku aja järgi kell 6.30 puudutas Saare oma poordiga sadamakaid. Zilinsky kinnitas laeva otste abil ja astus kahe kohvriga maale. Kohalikele võimudele andis ta üle kaasas olnud gaasipüstoli ja palus Rootsi Kuningriigilt poliitilist varjupaika. Ükski teine meeskonnaliige Rootsi jääda ei soovinud. Põgeniku viimased sõnad Lingile olid: "Hea, et sa vastu ei hakanud, Vene valitsusele pole laipu tarvis!" Käsper aga hüüdis: "Zilinsky on terrorist, kes laeva relvaga ähvardades ära ajas." Laevajuhtimise üle võtnud Käsper (kapten inglise keelt ei osanud) ühtegi Rootsi ametivõimudest laevale ei lubanud, kuid nõudis kohest ühendusevõtmist Nõukogude saatkonnaga Stockholmis. Seal aga kedagi kohapeale ei saabunud, sest samal ajal toimusid Stockholmis mõrvatud peaministri Palme matused, Käsperi vestluskaaslasena Stockholmi saatkonnas oli seal töötav eesti päritolu KGB ohvitser Toivo Voit.¹⁹

¹⁹ Toivo Voit – KGB ohvitser (sünd. 1951 Abja-Paluoja), suunati pärast TÜ õigusteaduskonna lõpetamist 1974. a. tööle julgeolekusse, teenis välisluures, muu hulgas 1980-ndate aastate keskel Nõukogude saatkonnas Stockholmis.

Zilinsky viidi autoga Rootsi politseisse ülekuulamisele, kuna laeval ja selle ülejäänud meeskonnaliikmetel lubati kodumaale tagasi pöörduda juba samal päeval. Eestis sattusid meremehed kohe KGB masinavärgi hammaste vahele, vastavasse julgeoleku uurimisgruppi kuulusid alampolkovnik Heino Kruusma, major Pääsuke, major Iljaševitš ja leitnant Kruuser.²⁰ Kõik meeskonnaliikmed jäid ilma mereloast, kusjuures kapten Kirrilt võeti kaheteistkümneks kuuks ära tüürimehe diplom ja ta viidi teise klassi madruse ametikohale. Põhjalik puhastus tabas ka kalakaitseameti juhtkonda: Vostbaltrõbvodi ülem Ants Laanesaar vallandati, samuti tema Moskva ülemus – sama ametkonna kaadriülem Jankevitš – ning Saaremaa kohalik kalakaitseülemus Heimar Laanemets sai range noomituse.

Rootsis algatati kinnivõetud Zilinsky vastu kohtuasi, kusjuures teda süüdistati kolmes asjas: 1) seadusevastases meeskonnaliikmete vangistamises, 2) laeva vägivaldses hõivamises, 3) seadusevastases relva omamises. Zilinsky ütles selle peale Rootsi ajakirjanikele: “Parem istuda Rootsi vanglas, kui elada vabana Nõukogude Liidus.”²¹ Kohus toimus 7. mail ja karistus oli suhteliselt leebe (kolm kuud tingimisi kaheaastase katseajaga), nii et tegelikult pääses põgenik kohe vabadusse. Ta elab praegugi Rootsi Kuningriigis, töötades ühe suure Rootsi kaubalaeva esimese tüürimehena.

²⁰ Heino Kruusma (sünd. 1940 Kehras), suunati pärast TÜ õigusteaduskonna lõpetamist 1967. a. tööle julgeolekusse, uurimisosakonnas 1968–91; Andrei Pääsuke, Viktor Iljaševitš ja Aare Kruuser töötasid 1980-ndatel aastatel samuti KGB uurimisosakonnas uurijatena. Viktor Iljaševitšit ei maksa segi ajada tema ajakirjanikust venna Vladimiriga, kes tegutses julgeoleku operatiivtöötajana aastatel 1983–1988 (Riigi Teataja Lisa 2000, nr. 29) peamiselt Soomes ja Rootsis.

²¹ Expressen 18.04.1986.