

Eestlaste põgenemised Lääände: kaks laeva-hõivamisjuhtumit



Jaak Pihlau

Eduard Soorsk madrusena
Eesti mereväes.

Meil sõit täies paadis
ja automaat laadis
ja Rootsimaa ranniku vilus
ootamas neiuke ilus

(Läänemaa metsavendade laulust)

Tänaseks on teada, et eestlased sooritasid aastatel 1947–86 ligikaudu 15 edukat põgenemist Lääände 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 juhititi vabasse Lääände. Terrorismiks tänapäeva mõistes seda vaevalt nimetada saab. Esimesest juhtumist – põgenemisest “Merisilma”-nime lisel traaleril – on juba kirjutatud (vt. viide 1), ent kalakaitselaeva “Saare” hõivamislugu on üldsusele peaaegu teadmata.³

Lennuki hõivamiseni eestlased ei jõudnud, kuigi seda plaanitseti 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 saarlastest 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 korpusse abimajandis, alates veebruarist 1946 kalatööstuse ministeeriumi traallaevastiku baasis kaptenina. Hiljem Kanadas kirjutatud mälestustes¹⁰ annab ta sündmustest veidi põhjalikuma ja täpsema pildi, kui seda võib saada tollastest Rootsist ajalehtedest.¹¹

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

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

Põgenemisreis algas mitte septembris, vaid 29. augusti pühapäeva hommikul Mee-meli (Klaipeda) sadamast, kusjuures kapten Soorski mõttkaaslane Edgar Pappel oli juba kaks ööpäeva varem ennast peitnud laeva vööris asuvasse ketikasti. 26.–28. augustini möllas lääneterm, nii et väljasõit sadamast hilines. Peidukoht oli hästi valitud – selle kontrollimiseks tuli minna üle tulise raudpliidi ja keevaveepottide – ning piirivalvel jäi jänes avastamata. Laeva hõivamine sai teoks sama päeva päikeseloojangul, kui traaler asus töenäoliselt kümmekond miili Klai-pedast nordvestis (loodes). Kõigepealt sulges Soorsk tekil olevasse radiokubrikusse 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 kajuti mehed end vabastada ja Soorsk kirjeldab järgnenud dramaatilisi sündmusi nii:

³ Autor tätab põgenemisjuhtumile viitamise eest Johannes Törsi Vabadusvõtluse 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 Saaremaa 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 Daugavpils lennutehniline kõrgkooli tehnik Rein Sökk (sünd. 1959 Räpinas) arreteeriti Riia lennujaamas 4. juulil 1983 reisilennuki hõivamiskavatuse pärast; tema juurest leiti õppegranaat, sõjaväelennukite fotosid ja väeosat ohvitseride nimekirja (ERAf, f. 126, s. 29185).

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

“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 läbimõõduga 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 löögi-valmis käes. Esimese hoobi andsin nuga hoidvale käele ja kohe tagantkätt teise parrema 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

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 põhjapoolseim saarel Vaindlool merevää vahiposti radist, lääneukrainlane Teodor Matsijevski tappis seitse inimest, sealhulgas kaks last, püüdes KGB versiooni kohaselt (ERAf, f. 131, s. 388) põgeneda Lääände. Hiljutises Eesti Päevalihe artiklis (11.06.02) kirjutatakse mälestustahvlist kolmelle 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 “Meritulel”, 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 otse- mat teed üle parda saadan!" Olid kogu öö nagu lutikad vakka. Mõni minut, mis lahin- gut pidasime, sõitis laev omapead ilma rooli- meheta. 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, 16x12 tollise ukse puruks, ja vaatas tigeda 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 Rootsiga ja iga katse mind jõuga takistada, maksab sinu elu. Selle peale vajus mees istuli koiku äärele, nägu valge nagu lumi. Natukese aja pärast tõusis mees üles ja tegi mulle ettepaneku, et kui laseksin ta vabaks, siis aitaks ta mind masinas. Tänsasin ja ütlesin, et mul praegu abi vaja pole.

Kõik läks reeglipäraselt, peaegu võrd- sete 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 vahelle. Andsin rooli Pappelile üle ja läksin talle vahekäiku vastu ning küsisin, kuidas ta magas. Ta vastas, et pole viga, kuid nägi siis roolis Pappelit. Ütlesin: "Koppel, meie sõidame praegu Rootsiga, 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 tü- kid ning need lüüa laeva nimele ja numbritele peale, et kui valgeks läheb, ei saa len- nukilt ega allveelaevalt kindlaks teha, kelle laev see on."

Koidikuks jõudis laev Ojamaa lõunaran- nikule Vallhudenile tuletorni lähistele. An- russe jäadi umbes tuhande meetri kaugusel kaldast. Kapten kutsus ka venelased sõude-

paati kaasa, kuid need keeldusid, mispeale Ojamaa randa suundusid ainult kolm eest- last. 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 hom- mikul, põgenikud palusid seejärel Rootsiga 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 pagu- laseestlaste (Voldemar Kures, Vello Pekomäe, Ago Talvar jt.) äärmiselt kummalist ja pealetükkit käätmist, kahtlustades neid, kas põhjendatult või mitte, koostöös Nõu- kogude 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 mees- konnast:

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

mehhaanik – Kudrja, Vassili Vassili p., sünd. Simferopoli raj. Sara Uzi k., ukrain- lane, 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 Niko- lai 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 kap- teniks, vaid kapteni abiks. Nähtavasti vas- tas see tema tegelikule ametinimetusele, väljasöidetud kaptenipabereid tal ju polnud. "Jänesena" sõitis kaasa mitte Koppel (nagu varem väidetud), vaid endine laevamehhaan- nik 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 jää mereloast ilma kui usaldust mittepälvinud meremees.

Laeva hõivamist kirjeldatakse MGB öienidis veidi teisiti, kui seda tegi Soorsk. Kapten olevat Bulatetski sulgenud keskmisse kubrikusse üksi, Ivanovi ja Markelovi (Soorsk mainib teda Koppeli kajutikaasena) aga vöörkajutisse. 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 järgmisse 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, jäädvades 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 juhunust Nõukogude rannikujaamale. Kohale saabus üks Nõukogude piirivalvekaater, mis pukseeris laeva Liepaja sadamasse.

Kas põgenikud tõepoolest ülejäänud meeskonnaliikmete vaoshoidmiseks relvi tarvitased, pole selge, igatahes Ojamaa ametivõimudega kohtudes relvi Neil enam kaasas 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 jäätta, Roots'i võimudelt varjupaika paludes oli selline käitumine täiesti loogiline.

Järgneva MGB juurdluse käigus selgus, et nii Soorsk kui ka Koppel polnud julgeoleku erikontrolli (*spetsproverka*'t) läbinud ja

et Soorsk naine koos pojaga oli lahkunud Roots'i 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 Soorsk õde Armilde Soorsk-Vaikmaa kui ka Koppeli Tallinnas elav isa, ehkki "Merisilm" põgenemisega polnud Neil mingit pistmist. Esimesel õnnestus väljasaatmisse 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 viieaastane tütar Anne, kes aga keeldus teatamast ema asukohta. Hiljem tuli Armilde Vaikmaa ise välja, kuid ta jäi Siberisse saatmata, sest küüditamisrong oli juba läinud; töökohalt Piumetsa meiereis ta koos abikaasaga siiski vallandati.

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

Kalakaitsealaeva "Saare" höivamine



Lembit Zilinsky.

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

Selle teostajaks oli kalakaitsealaeva "Saare" tüürimees (kapteni vanemabi) Lembit Endla poeg Zilinsky. Ta oli sündinud 17. veebruaril 1943. a. Tartumaal Konguta vallas Lembevere külas, lõpetanud Tallinna kalatehniline 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 väliissadamaid, 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 väli-

maale ja 1985. a. õnnestuski tal saada töökoht kalakaitsealaeval "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 töökoras, navigatsioonivahendid laeva asukoha kindlaks määramiseks puudusid üldse. "Saare" kuulus N. Liidu Kalatööstuse Ministeeriumi Tallinnas asuvale pika ja keeruka nimega allasutisele Vostbaltröbvod (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 Käasper (1938), mehhaanikud Valentin Link (1947) ja Allan Lukk (1953) ning madrus Rein Jakobson (1935).

Kalakaitsealaeva ülesandeks oli püügieeskirjade täitmise kontrollimine N. Liidu territooriate piirides ja Läänemeral, kusjuures põhimõtteliselt võidi kontrollida ka majandustsoonis viibivaid välislaevu (üheskoos piirivalvega). Kontrolli tegelikeks läbivijateks olid nn. konventsiooniinspektorid, kelle tegevus oli määratletud hiljuti kehtima hakkanud Läänemere kaitse konventsiooniga.¹⁸ "Saarel" viibivaks konventsiooniinspektoriks oli Henn Käasper, sünd. 1938, NLKP liige, kes oli varustatud igauguste 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 erakordsest närvessööv.

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 autoavarii, 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 keskossa Ventspils traaversil (ruudud 523, 553, 493). Veere sadamast mindi merele 11. märtsil kell 15, kahel järgmisel päeval viibiti püügirajoonis, kusjuures raadio sidet Kuressaare sadamajaamaga pidas Käasper ühelt teiselt kalatraalerilt. 13. märtsi öhtuks oli kalakaitseinspektor jõudnud läbi käia kümmekond püügilaeva ja "Saare" jäi ööseks merele väljalülitamata mootoriga triivima. Kaptenil oli kasutada isiklik kajut, võörkubrikus magasid Käasper ja Jakobson, Zilinsky ja Lukk ahtrikajutis ning nende kõrvalkubrikus viibis Link. Kella 21-st kuni kella kolmeni öösel oli masinaruumi vahis Link, seejärel pidi järgmiseks kuueks tunniks vahi üle võtma Lukk. Öhtu veetsid mehed laeva salongis, mängisid kaarte ja arvatavasti pruugiti ka parajal määral vägijooke, kuigi hilisematel ülekuulamistel KGB-s seda kõik eitasid.

Zilinsky oli selge, et põgenemise edukus oleneb sellest, kas kalakaitseinspektor on relvastatud või mitte. Zilinsky küsis seda Käasperilt samal öhtul salongis toimunud kaardimängu ajal. Käasper vastas seepeale, et relv on küll ameti poolest talle ette nähtud, kuid kaasas ta seda ei kanna. Koosvibimine lõpetati ja magama mindi umbes poole kahe paiku öösel. Seejärel asus Zilinsky tegutsema, sulgedes kõik kajutiuk sed väljastpoolt (kaptenikajuti uksele aseatas 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 küsimä, kuidas kahte roolikambril asuvat punast signaaltuld välja lülitada. Seejärel veidi aja pärast ilmus ta uesti ja käksis mehhainikul 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 uesti 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 jäää 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 jäädä ei soovinud. Põgeniku viimased sõnad Lingile olid: "Hea, et sa vastu ei hakanud, Vene valitsusele pole laipu tarvis!" Käasper aga hüüdis: "Zilinsky on terrorist, kes laeva relvaga ähvardades ära ajas." Laevajuhtimise üle võtnud Käasper (kapten inglise keelt ei osanud) ühtegi Rootsi ametivõimudest laevale ei lubanud, kuid nõudis kohest ühendusevõtmist Nõukogude saatkonnaga Stockholmis. Sealt aga kedagi kohapeale ei saabunud, sest samal ajal toimusid Stockholmis mõrvatud peaministri Palme matused, Käsperi vestlusaaslaseks Stockholm'i 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 ülejää-nud meeskonnaliikmetel lubati kodumaale tagasi pöörduda juba samal päeval. Eestis sattusid meremehed kohe KGB masinavärgi hammaste vahelle, vastavasse julgeoleku uurimisgruppi kuulusid alampolkovnik Heino Kruusma, major Pääsuke, major Iljaševitš ja leitnant Kruuser.²⁰ Kõik meeskonnaliik-med 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: Vost-baltröbvodi ülem Ants Laanesaar vallanda-ti, samuti tema Moskva ülemus – sama ametkonna kaadriülem Jankevitš – ning Saa-remaa kohalik kalakaitseülemus Heimar Laanemets sai range noomituse.

Rootsis algatati kinnivõetud Zilinsky vastu kohtuasi, kusjuures teda süüdistati kolmes asjas: 1) seadusevastases meeskon-naliikmete vangistamises, 2) laeva vägivald-ses hõivamises, 3) seadusevastases relva omamises. Zilinsky ütles selle peale Rootsi ajakirjanikele: "Parem istuda Rootsi vang-las, kui elada vabana Nõukogude Liidus." ²¹ Kohus toimus 7. mail ja karistus oli suhte-liselt leebe (kolm kuud tingimisi kaheaas-tase katseajaga), nii et tegelikult pääses põ- genik 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 uurimis-osakonnas uurijatena. Viktor Iljaševitš ei maksa segi ajada tema ajakirjanikust venna Vladimiriga, kes tegutses julgeoleku operatiivtöötajana aastatel 1983–1988 (Riigi Teataja Lisa 2000, nr. 29) pea-miselt Soomes ja Rootsis.

²¹ Expressen 18.04.1986.