



Elutöö ühe ööga,  
Soome kuunari Gullkrona  
meeskonna päästmine  
Hiiumaa rannikul 1941

Sõru-Tartu 2015

## Elutöö ühe ööga. Gullkrona meeskonna päästmine Hiiumaal Sõrul 11. jaanuaril 1941

Hiidlasi on alati peetud vembu- ja naljameesteks ning neilt oodatakse ikka naljajutte. Kuid elu ei koosne ainult lõbusatest seikadest. Tihti-peale satub ka hiidlane kokku elu karmima poolega ja siis tuleb teha valik, et pärast poleks häbi ei enda ega teiste ees.

Paljud inimesed võivad oma elusügisel öelda: “See on minu elutöö!” Mõnel kestab elutöö aastaid, teistel toimub see lühema ajaga. Tahan teile jutustada oma Elutööst. Seda ei sooritanud mina mitte aastakümnetega, vaid ainult ühe ööga, umbes kaheksa tunni jooksul.

Sündisin Hiiumaal Emmastes Sõru külas. Minu sünnikodu oli otse merekaldal ning sügistormide aegu ulatusid lained otse õuevärava taha. Lapsepõlve mängukoht oli merekaldal ja vees, kus põlvini meres ujutasime oma laevu ning suplesime päeva jooksul kümneid kordi.

Kord, kui olin 14-aastane, läksime viiekesi väikese purjepaadiga merele sõitma. Meie paat läks ümber ning minu neli kaaslast, kaks tütarlast ja kaks poissi, uppusid jäises vees. Mina pääsesin.

Sellel 1929. aasta kevadel sai minust meremees. Sõitsin mitu suve purjelaevadel ning seejärel aurulaevadel Eesti, Norra ja Inglise lippude all. Tegin kümne aastaga maamunale pool tiiru peale ning tutvusin paljude maailma sadamalinnadega. Minu lapsepõlveunistuseks oli näha Singapuri, Haiitit ja Havai saari. Unistused täitusid. Ainult Vaikesele ookeanile ma ei jõudnud ning Havai ja Honolulu jäid nägemata. Kodusaarele tulin suure sõja jalust 1939. aasta sügisel korraks puhkama, kuid jäin. Emal oli väike talu ja aitasin seal.



Kalurid Sõru küla rannas lautrikivide vahel purjepaadist kalakaste tõstmas 1937. Kaluripaati on Viiri meeste lautris. Selle taga on järgmisena Andrese lauter, kus 11. jaanuaril 1941 randus Soome kuunarilt Gullkrona abi otsima saadetud meremeeste päästepaat ja kuhu hiljem toodi mootorpaadiga samalt laevalt päästetud merehädalised. Taga vasakul Sõru küla võrkaed ja majad, kaugemal paremal Sõru sadamahooned ja sadamasild.<sup>9</sup> Eesti Meremuuseumi fotokogu, MM F 990:1.

---

<sup>9</sup> Andmed Arbet Lipu ja Sende Lipu vestlusest Hiiumaal Viiril 30. märtsil 2015.

Nüüd aga minu Elutöö juurde. See toimus 11. jaanuaril<sup>10</sup> 1941. aastal. Sel talvel olid väinaveed juba jääkaane all. Läänemeri oli veel lahti, kuid see oli liikuvaid jäävälju täis. Oli laupäeva pärastlõuna umbes kella nelja paiku, kui minu onutütar, kes elas kõrval naabertalus, meie tuppa jooksis ning hüüdis: “Tule ruttu vaatama, merelt tuleb üks paat!”<sup>11</sup>

Ruttasin randa, kus nägin, et see oli laeva valge päästepaat. Tavaliised rannameeste paadid on värvitud või tõrvatud. Mõistsin kohe, et siin on tegemist merehädalistega. Alus liikus piki kallast jäävaba äärt mööda, randus meie küla juures ning selles oli viis meest. Paar neist olid suutelised ise omil jalul paadist välja tulema, kuid ülejäänud kolm külmast kangestunud ja jõuetut meest talutasime koos teiste appirutanutega minu tädi majja, mis oli kõige lähemal. Seal hakkasid kohalikud naised neid hõõruma ja soojendama, kuni neile jälle eluvaim sisse tuli.

Need merehädalised olid osa Soome neljamastilise mootorpurjeka Gullkrona meeskonnast. Kuulsime meestelt, et nende laev oli kivi-sõelaadungiga teel Poolast Soome. Merel läks laev lekiks<sup>12</sup> ning kui vesi laevas tõusis, ei saanud enam mootorit kasutada. Nõnda triivisid nad purjede abil Hiiumaa rannavetesse. Kuna siin piirkonnas oli merel triiviv ajujää, siis ei saanud nad laeva randa juhtida, vaid jäid jää piirile ankrusse, kust hakkasid hädasignaale andma.

---

10 Jegard Kõmmuse mälestustes on sündmuse ajaks märgitud laupäev, 10. jaanuar. Soome Rahvusarhiivist saadud andmete põhjal on leidnud faktilist kinnitust, et Gullkrona meeskonna päästmine toimus laupäeva, 11. jaanuari öösel vastu 12. jaanuari 1941.

11 Teadaolevalt oli sõnumitoojaks Sõru küla tüdruk, toona 15-aastane Loriide Kõmmus (abielludes Tkatsük), kes märkas päästepaati Sõru rannakaevust vett võttes (Saar 1994a: 3). Teistel andmetel oli sõnumitoojaks Jegardi täditütar Salme Õispuu. Naise enda sõnul läks ta sel päeval rannakaevust vett tooma, nägi merel võõrast paati ja viis selle sõnumi Jegardile (Saar 2007: 110). Pole välistatud, et sõnumitoojaid oli mitu.

12 hakkas lekkima

Kolm ööpäeva oli kogu meeskond laevast vett mootorvintsi abil tunnidega välja vinnanud ja pumbanud. Terve ööpäeva oli kuunar meie rannavetes ankrus olnud, hädasignaale andnud ja hädatulesid põletanud. Kuid siis oli segane aeg. Kohalikud elanikud olid sealsetest küladest ära saadetud, Nõukogude sõjaväelased ja Venemaalt sisse toodud baasitöölised, kelle valduses rand oli, ei pannud aga hädasignaale tähele.

Kui merehädalised järgmisel hommikul nägid, et maalt abi ei tule ja laev üle järgmise öö enam veepinnal ei püsi, tehti otsus laeva ainus päästepaat viie füüsiliselt tugevama mehega maale abi kutsuma saata. Laevale jäid veel seitse inimest: kaks naist, kapten, teine tüürimees, masinamehed ja noor 15-aastane tekipoiss.

Meri oli sel päeval tormine ja triivivaid jäävälju täis. Puhus tugev Nord Nord West<sup>13</sup> tuul. Mehed rääkisid, et olid asunud 6 meremiili<sup>14</sup> kaugusele jääva ranna poole teele varavalges ning jõudsid suurte raskustega läbi ajujää võideldes eesmärgile õhtupoolikul. Seega kulus nende paadil allatuult ja -lainet jääväljadest läbi tungimiseks peaaegu terve päev ja mehed olid päralt jõudes viimseni kurnatud ning külmunud.

Kui kuulsin, et merel on seitse inimest surmaohus, siis mõtlesin: “Mind päästeti poisikesena viimasel hetkel uppumisest. Nüüd on saabunud võimalus teisi päästma minna.” Soov merehädalisi aidata oli peale minu veel kolmel mehel. Kaks olid kohalikud kalamehed Anton Pöitel ja Harry Õispuu, kes sõitsid suvel ka liinipaatidega Hiiumaa ja Saaremaa vahet. Kolmas mees oli minust paar aastat noorem, kaugsõidus olnud madrus Bernhard Kaljo. Anton Pöitel ehk Ranna Anti läks sõja jalust Rootsi. Selle mehe maja tõi piirivalve Sõrulle. Harry Õispuu, Linda mees, kes oli pärit Lepiku külast Tähva talust, küüditati 1941.

---

13 põhjaloode suunast puhuv tuul

14 1 meremiil = 1852 meetrit

aastal Venemaale. Bernhard ehk Bärni Kaljo oli Sõru küla omaaegse naiskaluri Helmi Kaljo vend.<sup>15</sup>

Kõik kohalike kalameeste mootorpaadid olid talveks kuivale veetud ning mootorid välja võetud. Paadid seisid kaldal kummuli ning nende sõidukorda panek oleks nõudnud aega vähemalt järgmise hommikuni.

Lootuses, et ehk on kilomeetri kaugusel asuvas Sõru sadamas mõni sealne mootorpaat sõidukorras, ruttasime sinna. Koha peal selgus, et ühel väiksemapoolisel pealt lahtisel paadil oli veel mootor sees. Alus ise oli sadamasilla kõrvale jäässe kinni külmunud. See paat pidas suvel ühendust Hiiu- ja Saaremaa vahel ning oli jäänud talvekorterisse panekuga hilja peale.

Raiusime paadi jääst välja, tõmbasime jää peale ning lohistasime kiilu peal mööda jääd kilomeetri kaugusele Sõru küla alla avavette. Selle töö juures oli meil abiks palju kohalikke randlasi, kes tahtsid asja heale kordaminekule kaasa aidata. Kui me merele vaatasime, siis nägime kaugel Nord West<sup>16</sup> suunas paistmas laevamaste. Need olid meile tähiseks, mille suunas hiljem kurssi pidasime.

Viinud oma paadi sinna, kus merehädalised randusid, jäime ootama piirivalve luba mereleminekuks. Vene piirivalve, kelle otseste ülesannete hulka kuulus ka riigi territoriaalvete vaatlus ja valve, ei olnud nähtavasti oma asjades jõudnud korda luua. Kuidas muidu seletada seda, et piirivalve kahemehelised patrullid, kes mööda külavahe- ja metsateid käies inimeste dokumente kontrollisid, ei märganud terve ööpäeva jooksul riigi rannavetes olevat võõrast laeva, kus päeval lehvisid mastides signaallipud ning muud hädaabivalve koonused ja kerad, millelt öösel lasti üles rakette ja kus põlesid kogu aeg appikutse

---

15 Nimetatud meeste elulugudest on põhjalik ülevaade Sende Lipu artiklis "Gullkrona meeskonna päästjad: nelja hiiu mehe saatust" lk 44–52.

16 loode suunas



Sõru sadam. Vaade Soela väinale. Foto tegi 20. sajandi algul Hiiumaal tegutsenud fotograaf Nikolai Königsfest (1872–1949) tõenäoliselt 1905. aastal pärast Sõru sadamasilla valmimist. Hiiumaa Muuseumi fotokogu, HKM Fp 882:66 F 4225.

signaaltuled. Kahe silma vahele jäi ka merehädaliste valge päästepaat, mis möödus ehitatavast patareist poole miili kauguselt ning liikus paralleelselt rannajoonega veel umbes miil maad, enne kui leidis sobiva jääst vaba rannariba maabumiseks.

Piirivalve sai randunud merehädalistest ning merel abiootavatest inimestest teada minu onu Priidu Kõmmuse<sup>17</sup> kaudu, kes ruttas peale päästepaadi randumist kordonisse, et taotleda luba merelolevate inimeste päästmiseks. Neile tuli kiiresti appi minna.

Umbes kell 17.30 tuli Putkaste komandantuurst kohale vene rahvusest piirivalve nooremleitnant ning andis loa. Ta tuli ka ise kaasa, sest mine neid kohalikke mehi tea, võtavad kätte ega tulegi tagasi. Soomlased olid uute võimuesindajate meelest samuti kahtlased. Esimene sõda nendega oli küll möödas, aga parem oli neil siiski silm peal hoida. Nii võetigi esimestena maaletulnud merehädalised kohe valve alla ja paigutati maja ümber relvastatud valve. Keegi ei tohtinud sealt lahkuda ega kõrvalised isikud siseneda.

Väljasõidu ajal umbes kella kuue paiku õhtul puhus endiselt tugev Nord Nord West tuul, arvata kuni viis palli. Kui jõudsimme varjava Tohvri maanina tagant välja, hakkas laine paati pillutama ning vett üle parda pritsima. Külma oli mõni kraad ja pritsiv vesi jäätus paadi veepealsetel osadel ning ka meie riietel, kuid õliriiete pealt pudenes see jääkoorik järjest maha. Rietatud olime kõik enamvähem merekindlalt. Meil, kahel kaugsõidu meremehel, olid jalas pikad Kanada kummissaapad ja soojade riiete peal õliriided. Teistel kahel niisamuti, kuid neil olid jalas lühemad nahksaapad. Piirivalve leitnandil oli seljas valge lambanahkne kasukas ja peas nibuga *budjonnovka* müts<sup>18</sup>. Ta oli vist esimest korda elus merel. Päästetöödel temast mingit abi ei olnud, pidi ise ära külmuma.

Paari miili kaugusel rannast tõkestas meie edasiminekku triiviv jääväli, mis tuli Ristnaotsa poolt ja triivis Saaremaa poole. Oli pilvine ja pime, kuid valendav jää eristus tumedast veepinnast selgesti. Jäätükid

---

17 Loriide Kõmmus-Tkatšuki isa

18 Nõukogude Liidu marssali Semjon Budjonnoi järgi nimetatud Budjonnoi müts, *budjonnovka*, rahvapärased "täitorn", oli pealael asuva kõrge tipuga vormimüts Vene armees 1919–1940.



olid umbes vaksapaksused<sup>19</sup>. Neid oli nii väiksemaid kui ka suuremaid kuni ruutmeetrilisi tükke, kuid inimest need peal ei kandnud. Sõitsime selle jäävälja äärt pidi tükk aega vastutuult Ristna poole lootuses leida vaba läbipääsu, kuid seda ei olnud. Siis sõitsime Saaremaa poole, aga ka sealt ei leidnud me läbipääsu. Jääväli valendas igal pool ühtlaselt ja oli laiuti oma kolmsada meetrit.

Kuna muud võimalust polnud, panime jääväljaga rinnad kokku, hakkasime sellest mootori jõul läbi trügima. Saime vaevaliselt umbes kümmekond meetrit edasi, kui üks suurem jäätükk ahtri alla sattus. Meie propeller lõi tubli ropsuga vastu jääd ning mootor jäi seisma. “Soh,” ütles Anton. “Nüüd meie propeller läks.” Kuid selgus, et vint oli alles ning pidas löögile vastu. Teistkordsel katsel saime pisut rohkem edasi, kuni kordus sama lugu. Vint jäi ka seekord alles. Ent oli ilmne, et sarnasel moel me jääst läbi ei pääse.

Esimesena avaldas oma arvamust meist kõige vanem mees, motorist Anton, üteldes, et kui paadi propeller murdub, jääme ise triivjäässe kinni ning oleme surmalapsed. Siit ei päästa meid enam keegi, saame kõik otsa. Teine hädaoht oli veel see, et meie 1-tollistest<sup>20</sup> laudadest paadikene võis jääs sõitmisel läbi sööbida. Ka Harry lõi Antoni jutu peale kahtlema ja nad küsisid minu käest nõu, mida me peaksime edasi tegema. Nemad olid mõlemad naisemehed ja laste isad, see tegi neid ettevaatlikuks.

Ka mina lõin kõhklema. Ei tahtnud ju minagi meelega õnnetuse sisse tormata, minulgi oli veel elu ees ja kindel pruut kodus ootamas. Olin teistest meestest kauem merd sõitnud, merel hädaohte läbi elanud ja paar korda uppumissurmast pääsenud. Olin 1933. aastal madruseks kolmemastilisel purjekal Lootus, kui see 3-tollistest plankudest kerega laev jää sees liikudes põhja läks, sest jäätükk lõi parda läbi. Peale

---

19 1 vaks = laialisirutatud esimese sõrme ja pöidla otste vahe

20 1 toll = 2,54 sentimeetrit

propelleri murdumise võisid nüüd ka meie paadi õhukesed pardalauad jääs murduda või läbi kuluda.

Asi jäi nüüd minu otsustada. Mõtlesin, mida teha. Kui me pöörame siit tagasi põhjendusega, et edasimineku on võimatu, siis oleme oma naha küll terved hoidnud, kuid need seitse inimest, kes vajuval laeval päästmist ootavad, hukkuvad. Peale meie pole neile kusagilt abi tulemas. Kui me praegu tagasi pöörame, mõtlesin ma, siis jääb see mulle elu lõpuni hinge peale. Kas pole tõesti mingit väljapääsu, et kohe esimeste raskustega kokku pörgates kartma lööme ja taganeme?!

Kuid Looja on inimese mõtlejaks loonud ja nagu kusagilt kõrvalt tärkas minul korraka plaan, kuidas me sellest jääväljast läbi saame. Avaldasin selle ka oma kaaslastele, kes nõustusid veel kord proovima. Plaan oli järgmine: et vältida eest vööri paadilaudade purunemist ning paadile teed teha, heidan ma ette vööri rinnuli ning lükkan jalgadega kõik suuremad jäätükid vööri eest kahele poole kõrvale. Teine mees olgu ahtris, jalgadega üle parda, ning lükaku vindi eest jäätükid kõrvale.

Asusime uuesti proovima, mina vööris (oli tegu, et end libedaga kinni hoida) ja Bärni ahtris. Meil mõlemal olid kaugsõidult kaasatoodud hargini ulatuvad kummisaapad jalas. Niimoodi töötasime tund aega jalgadega jäätükke paadist kaugemale ja trügisime tasahilju meeterhaaval edasi, ilma et vint oleks enam jäässe lõõnud. Lõpuks saime esimesest jääväljast läbi. Algas vaba vesi, kuid samas suurenes ka lainetus ning pritsiv vesi aina jäätus. Võtsime vastu lainet ja loodetuult sõites uuesti kursi seni veel nähtamatu laeva suunas.

Sõitnud umbes veerand tunniga ühe meremiili edasi, tuli ette teine jääväli, arvata kakssada meetrit lai, aga kõvem ja tihedam kui eelmine. Ka selles ei leidnud me ühtegi vahet või nõrgemat kohta. Tuli uuesti otserünnakule asuda. Kõik kordus nagu enne: mina rajasin teed, Kaljo hoidis ahtris propellerit. See etapp oli aga esimesest raskem, sest paat oli pealt üleni jääs ja pardast kinni hoida oli palju täbaram. Vöör oli nii

libe, et võisin kergesti “ahvenate riiki” sulpsatada. Võttis aega mis ta võttis, aga ka selle jäätakistuse me võitsime ning olime jälle vabas vees.

Kui nüüd uuesti vabavette jõudsimme, hakkasime otsima laeva hädatulesid, mida laevale jäänud olid lubanud kogu aeg näidata. Sõitsime juba tükk aega, paat üha jäätus. Mingit tuld aga nähtavale ei ilmunud. Ahtris plinkis ainult Tohvri majakas ning aeg-ajalt paistis pilvede vahelt tõusma hakanud kuu.

Siis hakkas Anton jälle tagasipöördumisest rääkima, sest kui tuld pole näha, siis on see laev juba põhja läinud ning meie edasisõit mõtetu ja riskantne. Kuid tema arvamus jäi vähemusse, teised olid nõus edasi sõitma.

Piirivalvur oli nii kangeks külmunud, et sai vaevalt sõna suust. Istus kogu aeg tegevusetult keset paati seljaga vööri poole ja oli muutunud jääpurikaks. Kui küsisime, kuidas ta end tunneb, vastas ta: “Holodna.”<sup>21</sup> Teisel päeval oli meid kiitnud, tõstnud pöidla püsti ja öelnud: “Vot marjakí!”<sup>22</sup> Sellest piirivalveleitnandist puuduvad mul paraku igasugused andmed, ma isegi ei tea tema nime.

Sõitsime ja sõitsime. Võtsin oma Inglismaalt toodud elektrilambi, tõusin teiste hoidmisel keset paati pingile püsti ning hakkasin sellega ettepoole, hädasolijate arvatavas suunas vilgutama, üles-alla liigutama ning ringe tegema. Pidasin antuke vahet ja hakkasin jälle näitama. Aga laeva poolt ei paistnud ikka veel mingit märgutuld.

Lõpuks, kui ka minul hakkas juba lootus kaduma, märkasin ma eespool nõrka valgust, mis vahest paistis, siis jälle kadus. Viimaks hakkas eestpoolt paistma loitev tuli, mida põletati laeva kajutilael. Tundsin tule nägemisest tõelist rõõmu, sest see tähendas, et meie pingutusi oli kroonimas edu.

---

21 vene keeles ‘külm’

22 vene keeles ‘Voh, meremehed!’



Kui ligemale jõudsim, siis nägime, et neljamastiline laev oli tõesti kardetavalt madalaks vajunud. Laineharjad tungisid juba üle reelingu tekile. Laevalt oli merre lastud ka vaatidest ehitatud päästeparv, mis loksus laeva taga pika kõie otsas. Kuid seda ei saanud kasutada, sest parv oli ülepritsivast veest muutunud kumeraks jäämunaks.

Suure lainetuse tõttu oli võimatu laeva külje alla minna ning me liginimesime ahtri poolt, et nööriredeli abil inimesed peale võtta. Lugesime ahtril olevalt nimelaualt Gullkrona Helsingfors. Merehädalised olid kogunenud laeva ahtrisse meid vastu võtma. Sealt visati meile tugev tross paadi kinnitamiseks ja lasti alla nööriredel.

Inimeste pardalevõtmine oli riskantne. Laine kergitas kordamööda laeva ja paati. Kord oli laeva ahter laineharjal 5-6 meetri kõrgusel ja paat all laineorus, siis aga laskus ahter laineorgu, paat jälle kerkis laineharjale. Pidime hoidma pootshaagiga parajat distantsi, et paadinina ei jääks laskuva laevaahtri alla, sest siis olnuks paadil pilpad taga ja me ise ka märjas hauas. Tuli passida parajat momenti, kui ahter ja paat olid teineteise suhtes soodsas seisus ja siis inimene kiiresti paati võtta. Harry ronis vahepeal üles laevatekile, mina hoidsin pootshaagiga parajat vahemaad, teised kaks aitasid nööriredeli pealt libedale paadivöörile astuvaid inimesi. Pidime neid nööriredelilt lausa püüdma. Pealegi oli ju meie paat jääst libe, nii et andis omalgi püsti seista.

Nõnda nad oma väheste kompsudega ükshaaval paati laskusid, naised enne ja mehed pärast. Viimasena lahkus laevalt kapten. Seejärel lasime otsa lahti, jätsime vajuva Gullkrona omaenda saatuse hooleks ning võtsime kursi koduranna poole.

Soome kuunar Gullkrona merel 1920. aastatel. Foto: Sam Söderlund. Åbo Akadeemia Mereajaloo Instituudi fotokogu, F 1337.

Tagasisõit oli natuke kergem, sest sõitsime peaaegu allatuult ja -lainet. Triivjäät oli kergem poolviltu selle liikumise suunas läbi tungida. Nii kui jäässe jõudsimel, hakkasime paati ühisel jõul ühelt küljelt teisele kõigutama ning nii tegi paat ise endale jääs teed. Paat istus raskema lasti tõttu sügavamalt vees ning vindi purunemise oht oli minimaalne. Laeva juurde minekuks kulus meil üle nelja tunni, tagasisõiduks aga ühes laeva juures oldud ajaga umbes kolm tundi.

Olime kõik rõõmsad: soomlased pääsemise üle ja meie sellepärast, et olime suutnud nad päästa. Süda laulab sees, kui sellist head tööd saab teha! Kui olime jääst läbi jõudnud, siis oli juba aega soomlastega juttu ajada. Eriti õnnelikud olid päästetud naised, kokk ja kajutiteenija, ning noor poiss. Noorem tütarlaps kallistas meid kõiki kordamööda ja ütles "Külla see oli hüva, et tulite ja meid pelastasite." Poiss oli aga läbielatust ja suurest tööst veepumpamisel vaevatud ning ütles: "Küllala oli hoonu, aina pumpa van." Vanemad mehed olid tänuavaldustega tagasihoidlikumad.

Surmahirmust pääsemine väljendub mitmel moel. Soomlased olid endile laevast joodavat ühes võtnud. Nad hakkasid tagasiteel seda pruukima ning viimane osa teest kuni kaldani läks neil juba lauluga. Et pudeleid avada löödi neil kaelad pealt ära.

Jõudsimel viperusteta kaldale tagasi pärast keskööd, kus meid juba murega oodati. Üle seitsme tunni olime teel. Vaba vee ja ilusa ilmaga oleks selle reisi vähem kui kahe tunniga ära käinud. Läksime minu tädi majasse, kus teised merehädalised ees olid ning seal kordusid tänusõnad ja kallistused. Toad olid mõnusalt soojad ning minu tädid ja onud olid jõudnud esimeste maaletulijate kangestunud liikmed masseerimise abil liikuma panna. Jätsime Gullkrona meeskonnaga südamlikult hüvasti ning läksime koju puhkama. Järgmisel hommikul merele vaadates ei olnud Gullkronat enam näha. Laev oli põhja vajunud.

Mäletan, et päev pärast soomlaste päästmist olid Eestis valimised. Ma külmetusin sellel merereisil ja järgmisel päeval oli mul palavik. Sellepärast tuli valimiskast koju. Mina valisin kodus ära, aga minu isapoolne tädi ei valinud. Ta ütles: “Mina pole Pätsi ajal valinud ega vali ka nüüd.” Samal õhtul juba pimedas toodi valimiskast uuesti meile. Kaks püssimeest olid igaks juhuks kaasas. Siis tädi ikka valis.

Piirivalvurite hoole alla jäänud soomlased aga viidi veel samal pääsemise ööl Sõrult ära ning järgmisel päeval üle Soela väina Saaremaale, kust neid pidi Soomemaa poole teele saadetama. Nagu nüüd on selgunud, võttis nende kojujõudmine paraku aega. Poliitilised pinged olid suured, üks soomlastega peetud sõda oli küll möödas, kuid teine oli tulekul ning sellepärast ei lastud neid koju enne kui alles 1944. aastal peale Soomega rahulepingu allakirjutamist.<sup>23</sup>

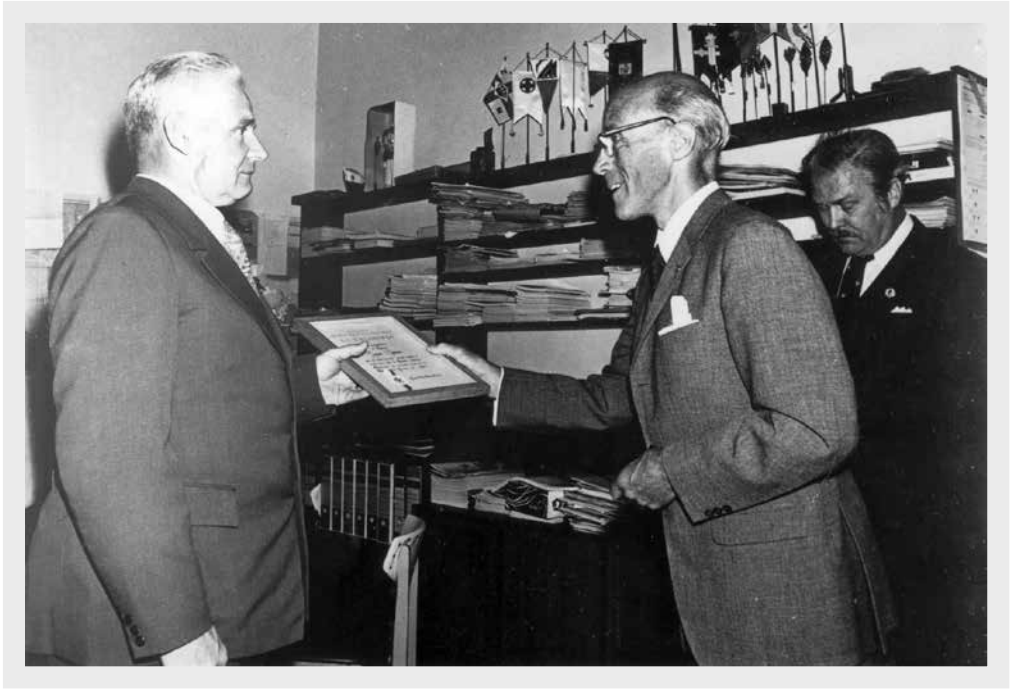
Kolmkümmend neli aastat hiljem tunti Soome Vetelpääste Seltsist<sup>24</sup> huvi tollaegse Gullkrona meeskonna päästmise vastu ning saadeti päästjate leidmiseks järelpärimine Eesti Vetelpääste Seltsile. Sel teel võeti minuga ühendust ning teatati, et mind on autasustatud Soome Vetelpääste Seltsi kuldse teenetemärgiga number 518. Tolle teenetemärgi sain kätte 1976. aasta suvel Helsingis.

Soome sõitsin ma eesti turismigrupi koosseisus. Sadamas olid mul kohe seltsi poolt vastas üks mees ja naine. Järgmisel päeval korraldati Soome Vetelpääste Seltsi ruumides pidulik teenetemärgi ning aukirja üleandmine ja pressikonverents. Sinna olid kutsutud kolme Helsingis ilmuva ajalehe reporterid ja korrespondendid, kes võtsid minult intervjuud. Samal ajal klõpsutasid fotoreporterid oma fotoaparaate.

---

23 2014. aastal Soome Rahvusarhiivist saadud dokumentide põhjal selgus, et kogu Gullkrona meeskond jõudis elusalt ja tervelt tagasi Soome juba kolm nädalat pärast laevaõnnetust, 30. jaanuaril 1941.

24 soome keeles *Suomen Meripelastusseura*



Kapten Jegard Kõmmus Gullkrona meeskonna päästmise eest omistatud medali ja aukirja üleandmisel Soome Vetelpääste Seltsis Helsingis 17. juunil 1976. Jegard Kõmmuse perekonna kogu.

Soome Vetelpääste Seltsi aukiri nr 518 Gullkrona meeskonna päästjatele: *Tunnustuseks kapten Jegard Kõmmusele ja tema meeskonnale seitsme inimelu oskusliku päästmise eest Soome kuunarilt Gullkrona, mis hukkus merejää sees Hiiumaal 11. jaanuaril 1941. Soome Vetelpääste Selts.* Aukiri asub Hiiumaal Sõru Muuseumi ekspositsioonis, SMA 39.



SUOMEN  
MERIPELASTUSSEURAN  
KUNNIAKIRJA

In recognition  
to Captain

Jegard Rommus

and his crew of their skilfull rescue of  
seven lives from the Finnish schooner  
Gullkrona that perished in the ice off  
Huumaa in January 11, 1941.



Finnish Life-Boat Society

Peale austustseremooniati anti restoranis pidulik lõunasöök ja siis sõidutati mind mööda Helsingit, näidates linna vaatamisväärsusi. Samal õhtul sõitsin koos ühe päästelaevakapteniga Hangösse. Järgmisel hommikul läksime tema juhitud päästealusega merele. Ka minul lasti laeva juhtida. See oli väikese puksiiri suurune täiesti merekindel alus, mis võis ka laine alt läbi sõita. Kogu juhtimist ja masinale käikude andmist teostati roolimajast.<sup>25</sup>

Sel päeval käisin ka külas vanal päästelaevakaptenil Niilo Saarinenil, kes oli aastakümneid sealsetel meredel päästeteenistust juhtinud. Tal- le oli minu tulekust teatatud ja pereema oli hakanud juba poolest ööst kõiksugu pirukaid ja muud suupärast küpsetama. Nende kaks poega olid kõrgetel kohtadel, üks neist Soome saadikuks ühes Aafrika riigis.

Seal lähedal mere ääres kaljunukil oli Soome marssal Mannerheimi suvila, niinimetatud “nelja tuule hoone”. Ta olnud sagedane külaline ka Saarinenide majas. Vana kapten näitas mulle üht tugitooli ja ütles: “Selles istus Mannerheim meil külas olles.” Istusin siis minagi korraks tollesse Mannerheimi tugitooli. Polnud vigagi, päris mõnus pehme iste tundus olevat.

Samal õhtul tuli Helsingist mulle järele üks merepäästeseltsi pääste- laevamehaanik oma isikliku Volkswageniga. Teed olid Soomes head. Sõita võis kuni 120-kilomeetrise tunni kiirusega. Nende teede ehitami- sega oli palju vaeva nähtud, sest mitmetes kohtades olid need sadade meetrite ulatuses läbi kaljude lõhatud. Kaljude kõrgus teepinnast ula- tus keskmiste puulatvadeni ning teed ise olid kahesuunalised, keskel haljasalast eraldusriba.

Vahepeal oli meie turismigrupp Soome sisemaalt tagasi jõudnud ning ma ühinesin nendega. Järgmisel päeval külastasime Helsingi olümpiastaadioni, kirikuid, kalmistuid ja teisi huvitavaid paiku. Kui laev sadamast lahkus, siis olid mind jälle ära saatmas merepäästeseltsi esindajad. Minu vastuvõtt oli nende poolt suurepäraselt korraldatud.

---

25 Laeva komandosillal asuv juhtimisruum.

Minu peale kulutati soliidset: sõidud, hotellid, kingitused ja taskuraha, et ma seal olles puudust ei tunneks.

Kahju, et ainult mina jõudsin tolle silmapilguni elada. Minu retkekaaslased oleksid pidanud seal minu kõrval olema. Harry, Anton ja Bernhard olid tublid ning julged mehed. Ilma nendeta ei oleks see päästeretk teoks saanud.



Gullkronalt päästetud Allan Vahto ja päästja Jegard Kõmmus  
Helsingi sadamas juunis 1976. Esko Vahto kogu.

Küll minul on hea meel, et saime need inimesed ära päästa. Kui nüüd selle loo peale uuesti tagasi mõtlen, siis leian, et see oligi minu elus kõige pingerikkam ja riskantsem ettevõtmine. Too päästeretk on ka minu elu kõige suurem kordaminek. Veelgi enam, see oli minu Elutöö. Kõik muud kordaminekud minu elus ei ole nõudnud minult nii suurt riski ega ole ma ka ühegi saavutuse puhul suuremat rahuldust ja rõõmu tundnud. Andmise rõõm on üks eriline rõõm, mis tasub end alati ära. On kirjeldamatult hea tunne, kui saad inimesele tagasi anda elu, mida ta on kaotamas.

## Kasutatud allikad

Kõmmus, Jegard 1982. Minu elutöö. Gullkrona. Käsikiri. Jegard Kõmmuse perekonna-arhiiv, Eesti Rahvaluule Arhiiv, ERA, DK 235

Kõmmus, Jegard (dateerimata). Mälestused ajavahemikust 1939. a. nov. – 1942. a. märts. IV peatükk. Laevahukk. Käsikiri. Jegard Kõmmuse perekonna-arhiiv

Kõmmus, Jegard. Elulugu ja Gullkrona meeskonna päästmine. Raadio-saade. Toimetaja Hilda Raudkivi. Eesti Raadio 1987. Salvestuse koopia Jegard Kõmmuse perekonna-arhiivis ja Eesti Rahvaluule Arhiivis, ERA, DH 1371<sup>26</sup>

---

26 Raadiosaate ruutkood on leheküljel 106.