

# Langt ute på den russiske landsbygda ruster arven etter Sovjetunionens en gang enorme bilproduksjon:



## Sovjetiske bilers hvilested

**BILKIRKEGÅRD:** På bilentusiast Mikhail Krasinets' jorde står mange av sovjettidens biler, i ulike grader av forfallenhet. Utendørsmuseet er et historiske monumentet over den sovjetiske bilproduksjonen.

Den tidligere racerbiljåføren Mikhail Krasinets har samlet over 300 biler fra 1940-tallet og til Sovjetunionens fall i 1991.



Av Jens Malling (tekst og foto)  
**HISTORIE**

Avskallet maling henger fra karosseriet. Pobeda-en, med typebetegnelsen GAZ-M-20, har mistet den ene frontlyk-

ten. Bilens støtfanger av skinnende krom bukker seg som fyldige lepper. Bare angrepet av litt rust svinger den seg elegant mot den fortsatt intakte lykten. Den synes å ha en gnist av liv bak glasset. Som om lyset hvert øyeblikk kan tennes og motoren starte igjen. Som om bilen har en sjel og fortsatt kan huske pasasjerene hun frakret rundt i det sovjetiske imperiet da Stalin hersket.

Mer enn et halvt århundre passerte før kjøretøyet endte her på Mikhail Krasinets jor-

de. Modellen ble produsert fra 1946 og inn i det neste tiåret ved Gorkovskij Avtomobilnij Zavod, bilfabrikken i Gorkij. Pobeda betyr «seier» på russisk og henviser til utfallet av andre verdenskrig.

### Status som museum

I alt 235.997 eksemplarer rullet ut av fabrikken. De runde formene som preger designet, følger periodens estetiske idealer. Bilen ble et symbol på livet i etterkrigstidas Sovjetunionen.

Overalt hvor man snur seg

på den vidstrakte bilkirkegården, møter man blikket fra bilenes uttrykksfulle frontpartier. Krasinets har mer enn 300 i samlingen sin. Den finner seg langt ute på den russiske landsbygda, et sted mellom byene Tula og Orjol, og den har status som utendørsmuseum.

Avdelingen for Moskvitsj-biler er spesielt stor, men Krasinets har også et betydelig antall Volga-er, ZAZ-er og Isj-Kombi-er, bilmerker som er lite kjent i Vesten, men som var folkeie i Sovjetunionen.

– Her er den, en Tsjajka, også kalt GAZ-13, sier Krasinets stolt og viser perlen i samlingen.

Detaljer i det strømlinjefor-

mede bakpartiet leder tankene hen på fuglevinger, *tsjajka* er det russiske ordet for «måke». Den er gangstersvart med sølvpaneler langs sidene, og Krasinets' begeistring er ikke vanskelig å forstå. «Måken» ble laget for de høyere delene av nomenklaturen og representerer det ypperste av 1960-tallskomfort. Bilen var favoritten til generalsekretær Nikita Khrusjtsjov, og det er lett å se for seg ham i baksetet – kanskje en anelse stresset på grunn av Cuba-krisa.

– Denne modellen er fra 1961, utdyper museets grunnlegger.

Han setter seg inn i førerettet og legger hendene på det kremfargede rattet. I midten

sitter en rød GAZ-logo som en hypnotiserende rubin. Ettermiddagssolas stråler baner seg vei skrått ned gjennom frontruten og får det til å funkle. Tallene på speedometeret er gullfargede, og hvis man skrur på radioen, spiller den nok ballader av Vladimir Vysotskij og Bulat Okudsjava.

Sovjetborgere flest hadde ingen mulighet til å skaffe seg en Tsjajka, men luksusmodellen kunne leies til bryllup. I alt er det produsert 3179 «måker», som i dag er ettertraktede samleobjekter.

### Hjelp fra Ford

Som sovjetisk racerbiljåfører og tidligere mekaniker går 56 år gamle Mikhail Krasinets li-

denskap for unionens biler langt tilbake.

– Interessen min for dette begynte å utvikle seg på slutten av 1980-tallet, da jeg fortsatt bodde i Moskva. Jeg star-



Mikhail Krasinets



**SAMLING:** Samlingen har et betydelig antall Volga-er og ZAZ-er, bilmerker som er lite kjent i Vesten, men som var folkeie i Sovjetunionen.

tet foreningen «Retro-Moskvitsj», en klubb hvor vi holdt på med bilenes historie, sier han.

Imperiet gikk under i 1991, og Krasinets forsøkte å samle så mange eksemplarer fra Sovjetunionens bilproduksjon som mulig.

Den var betydelig. Til taktten av hver femårsplan trillet millioner av kjøretøyer på 1970-tallet og 80-tallet ut fra samlebåndene ved fabrikkene i Togliatti, Isjevsk, Gorkij og ukrainske Saporosje.

Bilindustrien i USSR ble grunnlagt i 1929 med ekspertise fra USA, da Henry Ford innvilget hjelp til å bygge opp fabrikkene i Gorkij. I 1946 fikk

de sovjetiske bildesignerne ytterligere input fra Vesten, da store deler av Opels fabrikk ble demontert og flyttet fra Tyskland til Moskva som krigsskadestasjon. Kraftig inspirert av Opel Kadett K38 kom den første Moskvitsj-400 til verden et år senere. Krasinets har flere av disse **veteranbilene** på eiendommen sin.

På 1960-tallet søkte den sovjetiske ledelsen igjen vestlig hjelp og inngikk et samarbeid med Fiat i Italia om pro-

duksjonen av «Sjiguli». I Vesten ble dette bilmerket kjent under navnet Lada.

Men det er spesiell GAZ-fabrikken i Gorkij Krasinets er opptatt av.

– Det var en fantastisk epoke den gang da det ble produsert Volga-er, Pobeda-er, Tsjajka-er. Det var forbundet med en spesiell atmosfære. Bilene var noe helt spesielt. Modellene ble produsert i en bestemt ånd. Ingen av de modellene blir produsert lenger. Men for å ta vare på den ånden begyn-

te jeg å samle på Sovjetunionens biler, sier Krasinets.

Plassen til den voksende

### FAKTA

#### Sovjetisk bilproduksjon:

■ Sovjetunionens bilproduksjon startet i 1929, og ved oppløsningen i 1991, ble det produsert over to millioner motorkjøretøyer årlig.

■ Et stort antall av modellene er samlet inn av den tidligere konkurransesjåføren Mikhail Krasinets.

■ De stilles ut utendørs noen timer sør for Moskva, mellom byene Tula og Orjol.

samlingen ble raskt for liten i den russiske hovedstaden. Med kona Marina bestemte bilentusiast seg for å flytte på landet. I 1996 solgte de leiligheten.

– For pengene kjøpte jeg mange spennende sovjetiske biler som på den tida ble solgt i Moskva. Vi kjørte dem hit for å redde dem. Den gang kostet de mellom 100 og 150 dollar. Det er en helt latterlig pris, for de er verdt mye mer, sier Krasinets.

I snart 20 år har Marina og Mikhail bodd på en *datsja*, omgitt av bilene. Den tidligere racerbiljåføren har tittel som direktør for utendørsmuseet som er det største av sitt slag i hele det tidligere Sovjetunionen. Stedet er noe utilgjengelig, en halvtimes taxitur utenfor landsbyen Tsjern, langs veier som bare er hjulspor og sannsynligvis ikke farbare om vinteren eller etter et regnskyll. Likevel skorter det, ifølge Krasinets, ikke på besøkende. De lar seg fascinere av de mange vakre eksemplene på sovjetisk bildesign.

– Gjestene våre kommer langveis fra for å se museet. De tilbakelegger gjerne 200–300 kilometer for å oppleve det. Helt fra Brjansk, Kaluga, Orjol, ja, til og med fra Moskva kommer de, sier han.

Mangel på vedlikehold og beskyttelse mot ekstrem varme og kulde gjør at bilene forfaller mer og mer. De tøffe værforholdene truer med å ødelegge det enestående historiske monumentet over den sovjetiske bilproduksjonen. Det er begrenset hva Marina og Mikhail kan gjøre for å beskytte samlingen. De driver museet for egen regning uten hjelp, tilskudd eller offentlig støtte. De får ikke lønn og lever svært beskjedent. Eksteparet tar ingen inngangspenger, men overlever på det gjestene gir på frivillig basis.

– Pengene legger jeg til side for å kunne kjøpe flere biler til samlingen. Det er fortsatt tre og et halvt år til jeg får pensjon, sier Krasinets.

### Nasjonal arv

Å slå gresset på den enorme eiendommen er bare én av museumsdirektørens plikter.

– Sammen med min kone slår jeg det ti ganger mellom mai og oktober. Det er tungt arbeid, men hvis ikke vi gjør det, gror stedet helt til, sier Krasinets, som drømmer om en gang å kunne ansette medarbeidere.

Han håper at myndighetene vil anerkjenne samlingens historiske verdi, og at de kan få en form for tilskudd. Det ville gjøre det lettere å dokumentere denne delen av Sovjetunionens historie og sikre at museet kan bevares for ettertida.

– Med hjelp til økonomien kunne vi utvikle det på en helt ny måte. Samlingen her er en del av Russlands nasjonal arv, sier Krasinets.

kultur@klassekampen.no