



Blodvegen, gamle rv. 50 ved Rognan i Nordland, har sitt navn etter de mange jugoslaviske / serbiske krigsfangene som omkom da de bygde vegen under 2. verdenskrig. Det røde korset oppsto da Miroslav Banjic ble drept av tyskerne, og broren hans malte korset med den dødes blod. Siden er korset jevnlig frisket opp med rødmaling for å bevare krigsminnet. Bare i Saltdal ble de døde gravlagt 18 ulike steder, men i 1945 ble de flyttet til en felles gravplass. (Foto: Knut Opeide)

Vegvesenet rett etter krigen:

Da Vegvesenet bygde krigskirkegårder i Nordland

VED TORSTEIN HANSEN

Blodvegen, gamle rv. 50 ved Rognan i Nordland, har sitt navn etter de mange jogu-slaviske / serbiske krigsfangene som omkom da de bygde vegen under 2. verdens-krig. Det røde korset blir jevnlig frisket opp med rødmaling for å bevare krigsmin-net. I 1945 fikk tyske soldater jobben med å flytte de døde fra små gravplasser ved leirene, 18 bare i Saltdal, til en felles gravplass i Botn. Mindre kjent er jobben nord-menn ble satt til, da flere tusen døde i begynnelsen av 50-årene ble flyttet til Tjøtta og Botn. Vegvesenet fikk en sentral rolle i det som fikk navnet "Operasjon Asfalt".

Torstein Hansen er født 1947 og har arbei-det i 42 år i Statens vegvesen Norland, de fleste årene med asfaltkontrakter, de senere årene årene som museumskontakt.

Andre verdenskrig har satt sine spor i vår bevissthet på mange måter. Mer enn 70 år etter at krig-sluttet, fenger hendingene fortsatt og gir grunnlag for filmer og litteratur.

Vegvesenet ble trukket inn i krigs-begivenhetene både mens kampen om landet pågikk, under okkupasjonstidens vegbygging og under gjenoppbyggingen av Nord-Troms og Finnmark. Den minst kjente deltakelse fra vegetaten er knyttet til etableringen av de store krigskirkegår-dene i Nordland.

BLODVEIENE

Botn i Saltdal kommune var en stille fjordbygd fram til andre verdenskrig startet. Bygdevegen fra sjøen ble bygd opp til Botnvann i mellomkrigsårene, men vegen til Rognan var ikke på plass i 1940. En enkel hesteveg bygd på dugnad omkring første verdenskrig, førte rundt

Skagodden og fram til Saltnes der en spinkel hengebru/gangbru krysset elva.

Fergetrafikken mellom Langset len-ger ut i fjorden og Rognan ble høytidlig åpnet 4. juli 1937 som et ledd i samban-det Fauske-Rognan. Den videre vegbyg-gingen for å eliminere ferga startet som-meren 1940 med norske mannskaper. De tyske myndighetene krevde fortgang i dette arbeidet i brev til vegkontoret alt i desember 1941. Vegvesenet argumenterte mot økt innsats ut fra at arbeidet alt var godt i gang, men tyskerne krevde fort-gang og det endte med at det ble satt opp en krigsfangeleir av svenskproduserte brakker på arbeidsstrekningen våren 1942, på en slette oppunder fjellfoten i Botn.

Ved St. Hans tider 1942 kom en båt med medtatte krigsfanger, mest serbere fra krigen på Balkan. Disse ble plassert i fangebrakkene og umiddelbart satt inn på arbeide på vegstrekningen mellom Saltnes og Botn. Alt fra starten av fikk fangene en grusom behandling både under arbeide og i leiren. Et knapt år etter at de første kom var ca 300 av de 470 døde

ORGANISASJON TODT I NORGE

Bygging av veger og jernbane var viktig for Adolf Hitler. Han utnevnte i 30-årene Fritz Todt til «generalvegmeister». Todt skulle bygge veger og jernbane for å binde sammen det stortyske riket, og fikk sin egen organisasjon.

I Norge ble det straks etter okkupasjonen i 1940 etablert en gruppe bestående av folk fra Vegvesenet og Organisasjon Todt som skulle planlegge en firefelts motorveg fra Halden via Oslo til Trondheim, på tysk betegnet «Grosse Strasse des Nordens».

Det ble også satt i gang planlegging av en motorveg mellom Oslo og Stavanger og skissert planer om å bygge denne med titusener av krigsfanger som arbeidskraft.

I 1941 snudde prioriteringene, den tyske forsvarslinjen «Atlantikwall» skulle bygges til forbi Kirkenes. Alle krefter skulle nå settes inn på å bygge veg og jernbane i Nord-Norge.

Dødsdømte jugoslaviske fanger ble hentet til Norge, over 3400 ble sendt til fem leire og ble satt til vegarbeid under et svært hardt regime. Bare 1600 av disse overlevde krigen. Rundt 3000 sovjetiske fanger døde under tilsvarende arbeid på jernbaneanlegg. Tvangsarbeid er er i seg selv tillatt etter folkeretten, men forutsetter forsvarlig forpleining.

I 1942-43 arbeidet norske vegarbeidere sammen med tvangsarbeiderne, fra 1943 ble gruppene adskilt på ulike vegstrekninger og Vegvesenet fikk kun arbeidsledelse for egne mannskaper.

som følge av tortur, sult og sykdom.

Den første som falt under vegarbeide var Miroslav Banjac som ble torturert til døde på arbeidsstedet. Broren hans malte et kors i fjellskjæringen der med den dodes blod, og siden den gang dette vært et viktig kulturminne knyttet til blodveien og har blitt holdt i hevd.

På folkemunne fikk denne strekningen raskt navnet Blodveien og det skjedde også med de tre andre strekningene på riksvegnettet hvor det ble satt inn krigsfanger fra krigen på Balkan. Disse var vegen over Korgfjellet, vegen over Bjørnfjell i Ofoten og riksvegen ved Karasjok.

Av over 4000 jugoslaver (mest serbere) som kom til landet vårt mellom 1942-45, var det bare 1600 som kom hjem.

KRIGSFANGER TIL JERNBANE-BYGGING

Etter at krigen på østfronten startet 22. juni 1941 ble et stort antall russere tatt til fange. De ble plassert lengst mulig unna fronten og satt til ulike former for arbeide av både sivil og militær karakter. Til Norge kom fra 1941-45 mer enn 100 000 krigsfanger og østarbeidere.

Jernbanebyggingen nordover var våren 1940 kommet til Mosjøen, og den høytydelige åpningen som var planlagt ble avlyst på grunn av krigshendingene. Mellom Mosjøen og Mo i Rana var NSB og norske entreprenører i full gang med arbeidet og høsten 1942 ble banen tatt i bruk hit.

Den videre strekningen fra Mo og over Saltfjellet kom i gang fra sommeren 1942. NSB hadde planene klare og det ble



Jugoslaviske krigsfanger laster grus på en av Vegvesenets lastebiler, passet på av en bevapnet tysk soldat. Bildet er fra Hemnes, trolig i 1943.

satt inn store ressurser. Det ble i alt satt opp 35 krigsfangeleirer mellom Mo og Fauske hvor sovjetiske krigsfanger var arbeidskraft. I tillegg hadde både østeriske og norske entreprenører fagfolk til fjellsprenget og tunneldrift på strekningen.

Siden den planlagte jernbanen fulgte hovedvegen (rv 50) gjennom Nordland, ble leirene lagt i nær tilknytning til vegsystemet. Mellom Mo i Rana og Fauske gjaldt det bygging av Nordlandsbanen, mens det mellom Fauske og Narvik var et ledd i Hitlers plan for en «Polarbahn» som hadde Kirkenes som mål. Senere ble planene justert til Drag i Tysfjord og jernbaneferge til Narvik.

Fangeleirene på innlandet av Nord-

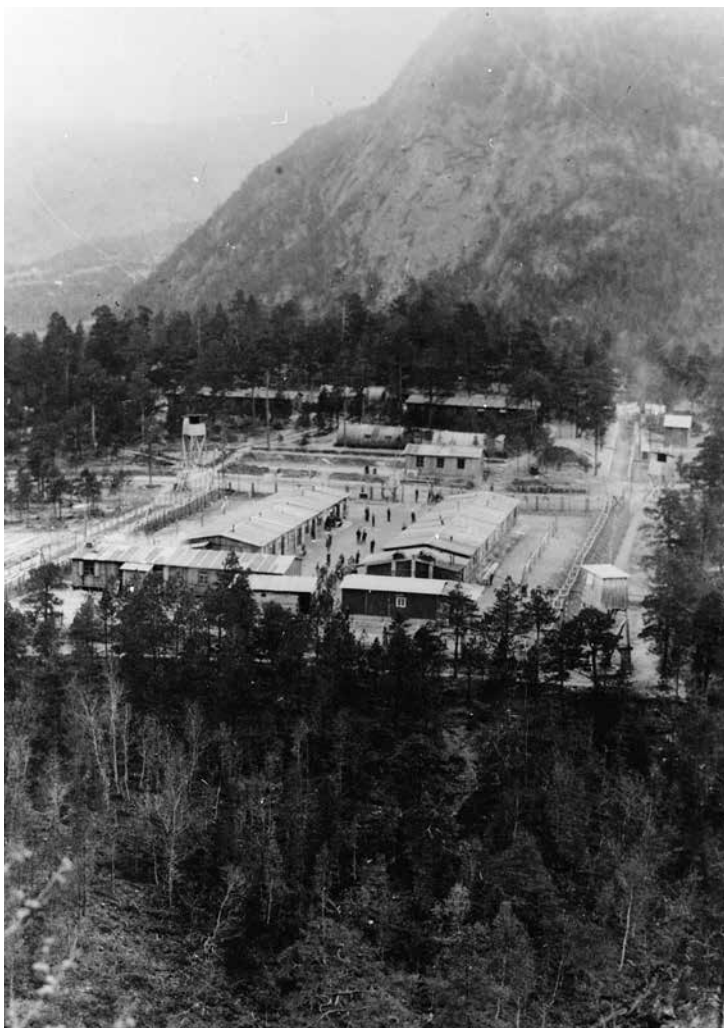
land lå stort sett langs vegen med ca 5 km mellomrom og med 500 fanger i hver leir. I alt var rundt 25 000 russiske krigsfanger stasjonert i de 52 fangeleirene langs hovedvegen da freden kom i mai 1945.

FORELØPIG KIRKEGÅRD I BOTN

Historien om krigskirkegårdene i Botn startet da de tyske myndighetene anla en gravplass for de serbiske falne på åskammen ved krigsfangeleiren der. Mange hundre serbere fant i løpet av de to kommende årene sin grav ved fangeleiren.

Det siste krigsåret ble leiren brukt til russiske krigsfanger. Også de russerne som døde der ble gravlagt og fikk sitt monument på gravplassen våren 1945.

Saltdal var den kommune i landet



Botneleiren i Saltdal i 1943. (Foto fra Nordlandsmuseet)

som hadde størst antall krigsfanger innenfor side grenser da freden kom i 1945. I kommunen var det 18 små gravplasser. Prosten i kommunen tok umiddelbart initiativ til at det ble anlagt en felles kirkegård. Dette kom i stand sommeren 1945 og fellesgravplassen ble innvidd i september med over 580 graver i et rolig skogsområde på Hestbrinken.

Oppgraving og flytting av de døde

ble gjort av tyske soldater før disse ble sendt ut av landet senhøstes 1945. Blant annet ble mange av de falne fra leirene på Saltfjellet stedt til hvile her.

DEN KALDE KRIGEN

De to store krigskirkegårdene som ble formet i løpet av 1950-tallet i Saltdal er et resultat av den kalde krigen som utviklet seg i årene etter 1945. Delingen av Europa i en kommunistisk og en vestlig del skapte sterke motsetninger. Faren for spionasje gjorde at selv de falne fra krigen kunne være en sikkerhetsrisiko. Sommeren 1950 ble det på departementalt hold satt i gang arbeid med en landsplan for samling av gravstedene for de utenlandske falne. I alt var det mellom 445-500 krigsfangeleirer rundt om i landet og svært

mange hadde hatt egne gravplasser. I stedet for mange hundre små gravlunder ønsket en få store enheter som var oversiktlige å holde oppsyn med.

De mange gravplassene med krigsoffer ble nemlig betraktet som et potensielt utgangspunkt for østeuropeisk, især sovjetisk spionasje. I alt ca 8000 av de totalt 13 700 russere som falt i Norge, var gravlagt i Nord-Norge på om lag 100 steder mellom Kirkenes og Mosjøen.



Markering ved Botn kirkegård sommeren 1945. (Foto fra Nordlandsmuseet)

Myndighetene fryktet at russiske "turister" og ambassadefolk skulle reise rundt i landet og besøke gravplassene og på den måten skaffe seg informasjon av militær betydning.

AKSJON ASFALT

Planen med å grave opp døde kropper fra hele Nord Norge og flytte dem til en felles kirkegård, fikk navnet "Aksjon asfalt" etter de asfaltbelagte papirsekkene likene ble lagt i ved oppgravingen.

Sommeren 1950 startet forberedelsene til å grave opp de sovjetiske/russiske falne, og å flytte dem til en felles gravplass for Nord-Norge. Denne ble i første omgang tenkt lagt til Vefsn-området, men det viste seg vanskelig å få hand om et stort nok areal. I 1951 ble den besluttet lagt til Tjøtta på område tilhørende Staten forsøksgård der staten alt var eier.

Skipskatastrofen ved Tjøtta der fangskipet Rigel ble senket av engelske fly i november 1944, var en av foranledningen

til at kirkegården ble plassert der. Om bord på Rigel befant det seg 2838 personer, hovedsakelig russiske fanger som ble fraktet sørover, men også norske fanger og tyske vaktmannskaper. I alt omkom 2457 mennesker og dette er en av de verste skipskatastrofene i verden, men har i stor grad blitt tiet i hjel. Mer enn 2300 russere omkom i sundet utenfor Tjøtta.

Stedet lå i tillegg litt avsides til, og ble ansett som en høvelig plass for å samle de øvrige falne sovjetsoldater fra hele Nord-Norge.

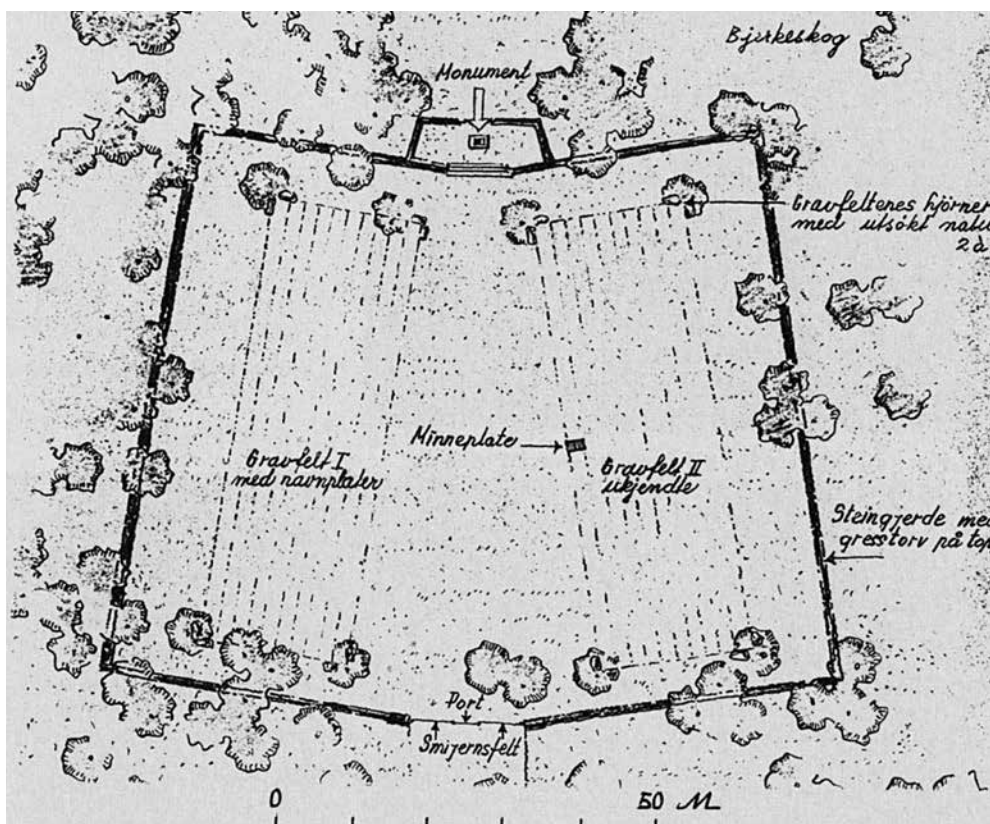
Det var få entreprenører som hadde så lang og solid erfaring med tørrmuring som Vegvesenet, likeså med masseflytting og steinuttak. Derfor ble det 8. august 1951 inngått en avtale mellom Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet om bistand fra Vegvesenet ved Forsvarets etablering av krigskirkegården.

I løpet av august hadde Vegvesenet to bulldozere og 30 mann i arbeide på Tjøtta.



Det finnes få bilder fra Vegvesenets bygging av krigskirkegården på Tjøtta. Disse bildene viser mottak av hovedmonumentet som kom med tog fra Østfold og så ble løftet over på en lastebil og fraktet med ferge til Tjøtta. Øverste bilde er fra åpningen i juli 1953, med utenriksminister Halvard Lange på talestolen.





Skisse av området for den nye gravplassen på Tjøtta.

ETABLERINGEN PÅ TJØTTA

I departementet var planleggingen organisert i et statlig krigsgravkontor. Arkitekt Karen Reistad ble leid inn for utformingen av gravlundene, og skissen for hvordan gravstedet på Tjøtta skulle se ut tok form i 1951.

I formgivningen ble det lagt vekt på at kirkegårdsområdet skulle tilpasses de naturlige omgivelsene og at den lokale vegetasjonen skulle beholdes. Steinobelisken skulle kunne sees både fra østsiden og fra skipsleia like utenfor.

Det ble lagt opp til en nøktern stil ved utformingen av gravlundene. Kunstnerisk utforming var ved Gunnar Janson og kunstsmedarbeidet tok

kunstsmed Bilgrei seg av.

Stedet lå imidlertid ikke særlig enkelt til for å få utover den store granitobelisken som skulle reises der. Steinen kom med tog til Mosjøen og ble fraktet med bil via ferge til Tjøtta.

Etter at rammeavtalen mellom Vegdirektoratet og forsvarsdepartementet var inngått ble derfor daværende Helgeland vegavdeling tidlig kontaktet for å bistå med det praktiske arbeidet på Tjøtta.

To av vegvesenets nøkkelpersoner tilknyttet vegkontoret i Mosjøen tok på seg byggeledelsen, som omfattet planlegging, organisering og å utføre det anleggsarbeidet som måtte til for å få kirkegården ferdig. Arbeidet gikk radig unna.

Gunnar Pettersen var overingeniør og fikk byggeledelsen av etableringen av kirkegården på Tjøtta i tillegg til bestyrelsen av vegavdelingen. For det mottok han en månedslønn og fikk kjøregodtgjørelse etter statens satser.

Konstruktør Arne Tversdahl tok seg av byggingen på stedet.

Arbeidet med murer, portaler og den store obelisk gikk greit, og kirkegården ble åpnet 8. juli 1953 av daværende utenriksminister Halvard Lange sammen med den sovjetrussiske ambassadør.

AKKORDARBEID

Selve opp- og nedgraving av de døde ble foretatt av private firma på oppdrag fra Forsvarsdepartementet ved krigsgravkontoret. De betalte godt for arbeidet til mannskapene, og det skapte misunnelse. Timelønnen var nesten det doble av hva andre arbeidsgivere betalte på den tid. Når vi tenker på det arbeidet de var satt til, er det forståelig i dag.

Vi kan i dag undres over hvorfor personer tok på seg jobb med oppgraving av gamle graver. Var det bare muligheten til en ekstra god betaling, eller var det andre drivkrefter? Vi vet at det delvis var akkord der det ble godtgjort pr hodeskalle, og at det i mange tilfeller ikke var så nøye med grundigheten.

At noen av de som deltok i dette arbeidet har slitt psykisk, er nok ikke overraskende. Noen få av de som deltok har fortalt sin historie.

Arbeidet var organisert mest mulig diskret, for at det ikke skulle bli for mye publisitet. Det var tidlig røster som hev-

det at det nærmest var likskjending, og at de falne måtte få ligge i fred. Motstanden mot behandlingen av krigens ofre var særlig sterk blant NKP, men også blant grupperinger i de øvrige politiske partiene var det motstand.

Det offisielle Norge aksepterte stilltiende at aksjonen gikk sin gang. Landets sikkerhet ble sett på som viktig, og den kalde krigens spøkelse gjorde at få turte å protestere.

LOKALE PROTESTER

Oppgravingen startet lengst nord i landet, og fortsatte videre sørover tross en del lokale protester. De fleste gravplassene lå på tynt befolkede steder, så det var relativt få som så hva som skjedde. Avisene omtalte sjelden slike hendelser.

De asfalterte likposene ble fraktet med båt langs kysten og ned til Tjøtta. Selv transporten foregikk også på diskret måte. Et marinefartøy fulgte forsendelsen. De hadde enda til instruks om å skyte med skarpt om nødvendig.

For å minske oppmerksomheten og presset fra omgivelsene, ble mye av oppgravingene foretatt på kvelds- og nattetid.

Først da oppgravingsaksjonen nådde Mo i Rana i november 1951, ble det virkelig bråk. Dette var i perioden med oppbygging av jernverket på Mo, og fagbevegelsen i Rana sto svært sterkt der. Da gravene like ved kirka på Mo skulle åpnes, møtte flere hundre engasjerte ranværing opp og stoppet arbeidet. Graverne ble jaget fra stedet, og det ble ikke gjort flere forsøk herfra på å flytte likene



Russiske graver ved Beisfjord i 1945. Seks år senere ble disse flyttet til Tjøtta. Det var vanlig å forhøye gravene med jord og granbar. (Foto fra Narvikmuseet)

til Tjøtta. Derfor ligger gravstedet utenfor Mo kirke urørt.

På de stedene der krigsfangene opprinnelig var gravlagt, ble det i mai 1945 satt opp minnesmerker over de falne. Dette var det de nylig frigjorte russerne og lokalbefolkningen som gjorde i fellesskap.

Som en følge av at gravstedene ble fjernet, kom det ordre om at monumentene skulle sprenges og jevnes med jorden. Argumentet for fjerningen var at det ikke lenger var noen jordiske levninger der. Ordene «Herunder hviler» hadde ikke mening lenger. Noen av monumentene er imidlertid restaurert. Ved Raufjellfossen bru står i dag et monument som ble

restaurert av Rana museum i 2002.

På de opprinnelige gravstedene kom det på 1950 tallet opp offisielle norske monument med standard utforming og standart tekst på norsk og russisk.

På den russiske kirkegården hviler i dag ca 8000 av de som falt i Norge. Det ble gjort endringer i 1969-70 da en internasjonal krigskirkegård ble plassert inn til den russiske. Også her var Karen Reistad formgiver, og hun sørget for at den nye ble innpasset i den allerede eksisterende kirkegården.

OGSÅ DE ANDRE

Parallelt med utbyggingen på Tjøtta ble det bestemt at også andre utenlandske

De opprinnelige planer for krigskirkegården i Botn innebar bygging av en felles kirkegård for de serbisk/jugoslaviske fangene og tyske soldater.



fanger skulle samles på større gravplasser. De serbiske/jugoslaviske falne i Nord-Norge skulle flyttes til Botn, de polske til Håkvik ved Narvik, og for de mange tyske falne fra hele Nord-Norge ble Botn fastsatt som det siste hvilested.

PLANLEGGINGEN FOR BOTN

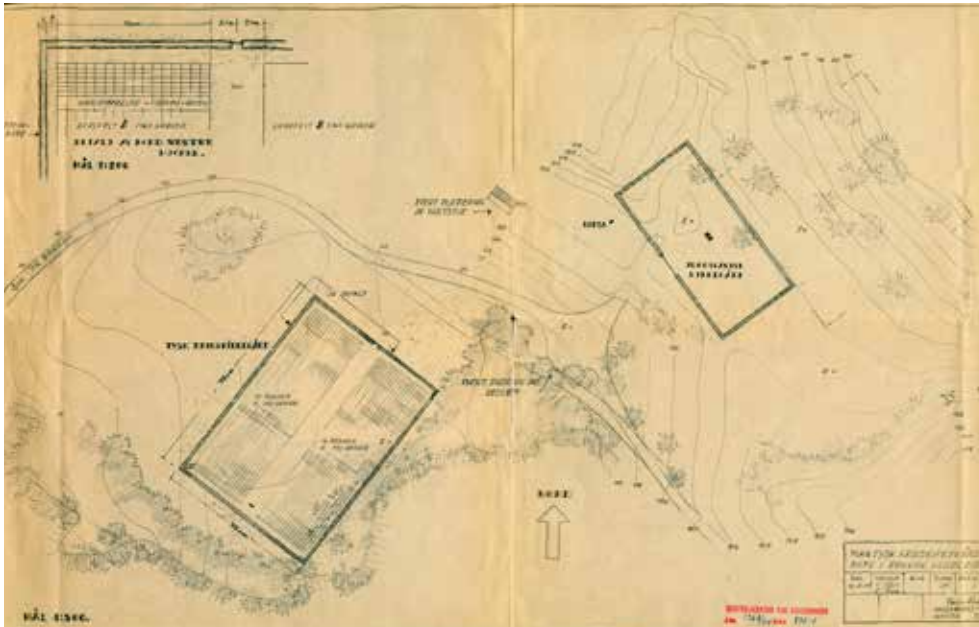
Arbeidet med å anlegge en stor krigskirkegård i Botn startet opp i 1953. Dette skulle i den opprinnelige planen være en samlokalisering der både den jugoslaviske og tyske inngikk. Det russiske gravmonumentet skulle enda til stå innenfor murene.

De to prosjektene fikk kodenavnene Jugo og Tybo. Dette ble gjort for å holde en mer lav profil for byggearbeidene. Sentralkontoret for krigsgraver, der lederen var kaptein Eugen Syvertsen, tok seg av ledelsen. Myndighetene samarbeidet nært med den tysk ambassade og det jugoslaviske konsulat.

Det ble lagt sterkt vekt på det estetiske, og landskapsarkitekt Karen Reistad ble engasjert også her. Det meste av arbeidet med kirkegården var tørrmuring, reising av minnestøtter og portaler. Monumentet og minneplater ble igjen utført av billedkunstneren Gunnar Janson, mens smijernsarbeidene ble tegnet og utført av kunstsmed Bilgrei.

Erfaringen ved etableringen av krigskirkegården på Tjøtta hadde vært var så gode, at de samme personene fikk spørsmål om å bistå med det anleggsmessige da arbeidet med planlegging og bygging av murene rundt krigskirkegårdene skulle ta til på nordsiden av Saltfjellet.

Gunnar Pettersen og Arne Tversdahl tok fatt på arbeidet etter de samme betingelser som på Tjøtta. Etter at Tversdahl sluttet i etaten overtok oppsynsmann Harald Nilsen etter direkte forespørsel fra vegsjefen.



Retten før åpning i september 1954 ble det bestemt å skille den jugoslaviske og den tyske kirkegården ved at det ble bygd en separat tysk krigskirkegård for samling av tyske falne i Nord-Norge. Denne ble først fullført i 1964.

Det ble lagt fram og godtatt et utkast til hvordan de to kirkegårdene skulle plasseres i forhold til hverandre. Mannskaper fra Vegvesenet målte inn og kartla området, men på grunn av at området var noe snaut ble det vanskelig å innplassere begge gravplassene.

Utgangspunktet var den allerede eksisterende serbiske/jugoslaviske kirkegården der, som det måtte tas hensyn til. Det nye gravstedet ble trukket noen lenger opp på åsen.

Byggingen i Botn gikk nokso sakte, og det ble mange endringer underveis. Harald Nilsen var en utålmodig sjel og syntes det ble vel pirkete av og til. Siden han hadde andre oppgaver også å ta seg av, ble det vel ofte spørsmål om han kunne komme til byggeplassen på kort varsel. Dette mislikte han og ga tydelig uttrykk for frustrasjon over slikt pirk.

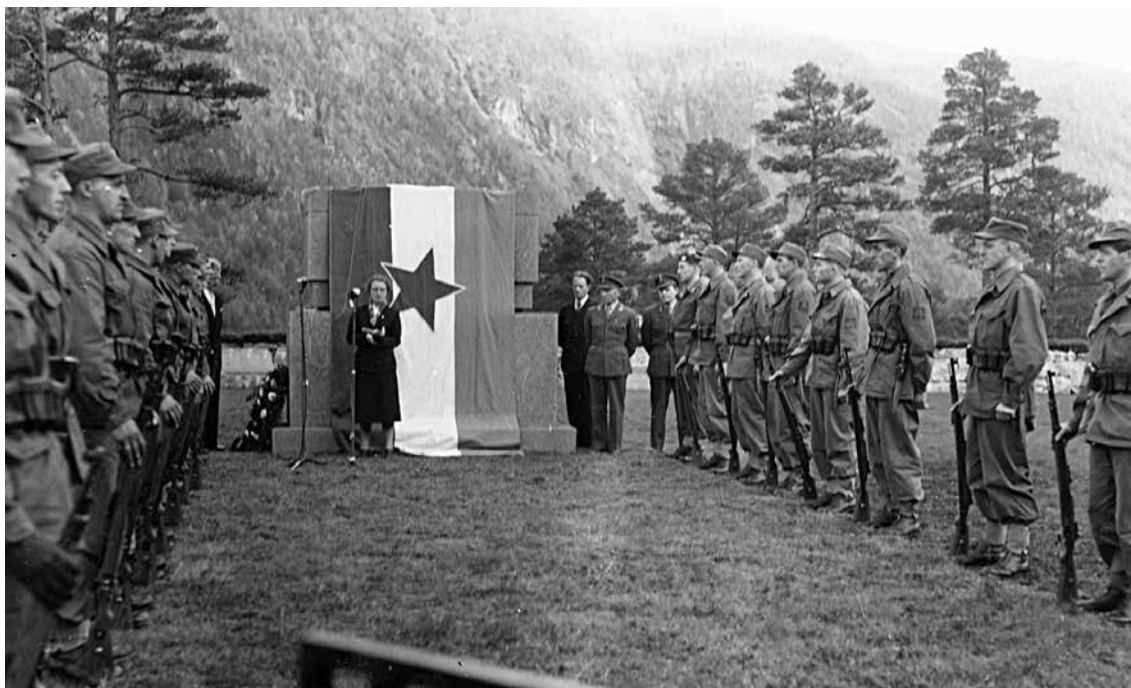
Det meste av arbeidet besto av tørrmuring, og fordi planene ble endret/jus-

tert, ble murene flere ganger tatt ned og flyttet. På østsiden av muren kan en fortsatt se spor etter dette.

Monumentsteinene til kirkegården ble også nå fraktet fra Østfold. De største blokkene veide 7 tonn og ble fraktet med tog til Lønsdal stasjon. Derfra ble de kjørt med bil til Botn. Det meste av transport og maskinarbeide er utført med vegvesenets utstyr. På det meste hadde vegvesenet 10-12 arbeidere i aksjon på krigskirkegården.

ENDRINGER I SISTE LITEN

Etter en befaring i september 1954, like før åpningen av den jugoslaviske kirkegården, ble planene omgjort. Det var tidlig klart av det området som var beregnet til begge kirkegårdene var noe i snaueste laget. Det ble da bestemt at den tyske kirkegården skulle plasseres på tuftene til den tidligere serbiske/jugoslaviske krigsfangeleiren.



Åpning av den jugoslaviske krigskirkegården i Botn i septemred 1954. (Foto fra Nordlandsmuseet)

Dette skapte sterke reaksjoner, især i Saltdal. Mange mente at det nærmest var overtramp av myndighetene overfor de serbere som hadde opplevd tortur og lidelser i leiren.

Da det ble besluttet å skille de to kirkegårdene, oppsto det et nytt problem. De jugoslaviske myndigheter hevdet at den jugoslaviske kirkegården ville komme i skyggen av den tyske dersom de besøkende på gravstedene først møtte den tyske langs bygdevegen som førte opp fra Rv 50. De krevde derfor at det ble lagt en ny adkomst til kirkegården. Veggen ble som følge av dette kravet bestemt flyttet til nordsiden av åsryggen, sett fra den nye jernbaneovergangen. Dette medførte at inngangspartiet til kirkegården måtte nordvendes senere. Foto fra avdukingen viser at inngangen da var fra sørsiden.

Den tidligere bygdevegen ble tidlig i 1960-tallet flyttet til nordsiden av åsen

for forsvarsdepartementets regning. Nyvegen går i dag delvis gjennom nordøstre deler av det som var den opprinnelige krigskirkegården.

Åpning av den jugoslaviske krigskirkegården i Botn slik den framstår nå, skjedde 26. september 1954 med mange prominente gjester til stede. Statsråd Raquel Sewerin holdt tale fra norske myndigheter mens den jugoslaviske utenriksminister Uvalic representerte sitt land.

Kostnadene for det arbeidet vegvesenet utførte beløp seg til kr 124 611,17 i datidens kroner. Dette utgjør omregnet til dagens prisnivå mellom seks og syv millioner kroner.

ETABLERING AV DEN TYSKE KRIGSKIRKEGÅRDEN

Den opprinnelige plan av august 1953 gikk ut på at den tyske kirkegården skulle ligge i breidd med den jugoslaviske/ser-

biske og arbeidet startet opp med dette for øye. Vegvesenets kostnader med den tyske delen utgjorde kr 115 388,83 da ansvaret for det videre arbeidet ble overtatt av de tyske krigsgravmyndigheter (Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge) i mars 1956.

Med sterkere tysk påvirkning ble det kunstneriske uttrykket og utformingen langt annerledes. Særlig inngangspartiet avviker fra den nøkterne linjen som Karen Reistad sto som representant for. Med en nesten tempellignende front og kraftig mur, gir den et sterkere inntrykk for de besøkende.

Arbeidet på den tyske delen strakk seg utover i tid, og ble først fullført i 1964. Minnekapellet i Østfoldgranitt ble fullført den sommeren.

Steinhuggere fra Østfold gjorde det meste av arbeidet på stedet og det vises tydelig at dette byggverket har en mer påkostet teknikk. Den vest-tyske stat betalte arbeidene på krigskirkegården fra 1956 og fram til fullføringen.

Reaksjonene blant befolkningen i Saltdal på den tyske kirkegården, holdt seg i mange år. I manges øyne var det en utidig inngripen på et område med historisk betydning for det jugoslavisk/serbiske folk. Under krigen oppsto det tette forbindelser mellom lokalbefolkningen i Saltdal og de jugoslaviske fangene. Dette nære båndet har holdt seg helt opp mot vår tid, og hyppige besøk fra tidligere Jugoslavia var vanlig fram mot 1995.

I alt 1760 fanger ligger begravet på den jugoslaviske krigskirkegården, mens ca 3200 tyske falne fra hele Nord-Norge

ligger på den tyske krigsgravplassen.

Vedlikeholdet på begge kirkegårdene foregår betales i dag av krigsgravtjenesten som nå hører inn under Kirke- og kulturdepartementet.

De fleste serbiske krigsfangene som ligger gravlagt i Botn, har ikke sin egen grav, men er plassert i fellesgraver. Det samme bildet finner en på de andre store gravplassene i landet der russiske og serbiske falne er plassert. De tyske gravene i Botn er plassert i sirlige rekker med 100 i hver og i alt er det 32 rekker. Rekkene er symmetrisk med 16 på hver side av midtaksen.

FORSKNING PÅ KRIGSFANGENE I NORGE

Etter at den kalde krig i Europa etter hvert minket mot slutten av 1990 tallet, ble forholdet til vår nabo i øst stadig bedre. Grensene ble mere åpne og det samme ble russiske arkiv.

Fra 2006 og fram til i dag har det derfor latt seg gjøre å identifisere de mange ukjente krigsfangegravene i Nordland. Nordland fylke har hatt nær kulturkontakt med Leningrad, og siden år 2000 har mange hovedfagsstudenter kunnet gå nærmere inn på emnet om krigsfangene som var i Norge mellom 1941 og 1945. Også riksantikvaren har tatt fatt i dette, og det første krigsfangeleiområdet på Bjørnfjell ble fredet i 2005. En plan for videre vern av krigsminner og fangeminner er nå under arbeide.

Under repatrieringen av fangene sommeren og høsten 1945, kom det mange historien om skyting av fanger så snart de



Forfatteren på den jugoslaviske krigskirkegården i Botn i oktober 2016. (Foto: Privat)

satte sin fot på kaia i Murmansk. Det ble sagt at de fleste ble sendt rett til fangenskap i Sibir, og at bare noen få kom heim til sine. Dette kan være myter og historier som passer inn i den kalde krigens mønster. Arkivmaterialet viser at de fleste som hadde sittet i fangenskap i Norge, kom heim til sine. Noen ble skutt og noen havnet i «Gulag» i Sibir etter interne rettsoppgjør.

Fortellinger fra de norske tolkene som ble benyttet før heimsendingen, tyder på at især russiske offiserer var redd for heimkomsten siden de hadde brutt den militære straffelovens §21 om at en sovjetsoldat skulle bruke den siste kule på seg selv. Soldater som hadde opptrådt klanderverdig eller på andre måter fikk indre fiender blant sine egne, ble dømt til

straffearbeide i Sibir. Noen år etter Josef Stalins død i 1953 ble de siste sluppet fri.

“KRIGSGRAVER SØKER NAVN”

I 2002 ble navneplatene til de falne russerne som var identifisert på Tjøtta, tatt opp for at vedlikeholdet av kirkegården skulle bli enklere. De ble stuet bort på en låve i distriktet.

Dette skapte protester på lokalt hold, av frykt for at minnene om de falne skulle gå ytterligere i glemmeboken. Aksjonen ble sett på som en anonymisering av de navngitte og et tilbakeskritt for minnestedet.

Seks år etter startet Falstadsenteret opp et større registreringsarbeide; “Krigsgraver søker navn” for å finne navnene til de falne via russiske arkiv som da var blitt



Hovedmonumentet på den jugoslaviske krigskirkegården i dag. Få er klar over at Vegvesenet hadde jobben med å få de store steinblokkene på plass. (Foto: Torstein Hansen)

åpnet. Dette arbeidet har vært vellykket så langt, da nærmere 6000 av de ukjente soldatene som hviler på Tjøtta er identifisert.

Høsten 2016 ble et mangeårig istandsettingsarbeid av den russiske kirkegården fullført. Nå står bronseplater med navn på de falne på innsiden av murene rundt gravplassen.

Stadig oftere kommer det henvendelser fra etterkommere etter tidligere krigsfanger som har fått sin grav i Norge, og som ønsker å oppsøke graven eller få kunnskap om hvor den er. Muligheten til å få hjelp er i dag langt bedre. Via nettet kan en søke på tilgjengelige navnelister. Falstadsenteret i Skogn og Fredssenteret i Narvik er viktige bidragsytere i dette arbeidet.

KILDER:

Berg, Ole: (NLH 2001) Karen Reistad – En pioner i norsk landskapsarkitektur.

Eidsaune Thor H: (Bygdebok Rana 1998) Kirkegårdskrigen 1951

Falstadsenteret: Info ang "Krigsgraver søker navn"

Johansen Arne: Muntlig kilde

Reistad, Karen: (NAH-1967) Om kirkegårder og gravplasser.

Soleim Marianne N: (Ottar 4/2002) Sovjetiske krigsfanger i Nord-Norge

Soleim Marianne N: (Universitetsforlaget2014) Østeuropeiske krigsfanger i Norge

Saltdal kulturkontor: Fotoarkiv

Statens Vegvesen: Arkiv-Jugo 1951-58 Jugoslaviske krigskirkegård.

Statens Vegvesen: Arkiv Tybo 1953-58 Tysk krigskirkegård

Thorheim, Eiliv J: Muntlig kilde