

# Kasachstan: Die Straße der österreichischen Gefangenen

Österreichische und deutsche Kriegsgefangene sind 1915 in das Altai-Gebirge im Osten Kasachstans transportiert worden. Dort haben sie als Zwangsarbeiter den „Österreichweg“ gebaut, eine halbsprecherische Passstraße.

22.08.2014 | 19:10 | von unserer Mitarbeiterin Edda Schlager (Die Presse)

Katon-Karagai. „Diese Straße sollten Sie nicht alleine befahren“, warnt Fjodor Scherschnjow, ein Hüne mit Schnauzbar und Brille, und meint damit die Passstraße zum Hochgebirgssee Markakol. In den nächsten Tagen wird sich zeigen, dass der 53-Jährige nicht nur recht hat – sondern ein einzigartiger Kenner des kasachischen Altai an der Grenze zu Russland und China ist.



/ Bild: Die Presse

Die Straße, vor der Scherschnjow warnt, ist der sogenannte Österreichweg, eine rund 130 Kilometer lange Verbindung von Katon-Karagai, dem Zentrum des gleichnamigen Nationalparks, über den Alatau-Pass zum Markakol-See.

Woher dieser Name, hier im hintersten Kasachstan, mehr als 5000 Kilometer von Österreich entfernt? „Die Straße wurde im Ersten Weltkrieg von österreichischen Kriegsgefangenen gebaut“, erklärt Fjodor Scherschnjow. Das bestätigt so ziemlich jeder, den man hier danach fragt. Viel mehr jedoch weiß kaum einer – außer Scherschnjow. Er ist eigentlich Elektriker, doch er liebt den Altai, wo er geboren ist, und hat viele Geschichten und Mythen aus der Gegend rund um seinen Heimatort Katon-Karagai gesammelt. Schon als Kind habe er sich für die Geschichte des „Österreichwegs“ interessiert, sagt er.

## Unbekanntes Geschichtskapitel

1915 seien rund 150 bis 300 Soldaten des Heeres von Österreich-Ungarn als Kriegsgefangene hierher gekommen. So haben Scherschnjows Großeltern es ihm erzählt. Die k.u.k.-Monarchie war damals in einer Allianz mit dem

kaiserlichen Deutschland und im Krieg mit dem russischen Zarenreich, zu dem Kasachstan zu dieser Zeit gehörte.

„2008 ist unsere damals 104-jährige Nachbarin gestorben“, erinnert Scherschnjow sich, „sie hat die Kriegsgefangenen noch selbst erlebt.“ Aus ihren Erzählungen weiß er Details aus diesem fast vergessenen Kapitel des Ersten Weltkriegs. Tatsächlich ist kaum etwas bekannt über die deutschen und österreichisch-ungarischen Kriegsgefangenen in Zentralasien.

Der Wiener Historiker Peter Felch bestätigt das. „Wohl wegen der Überlagerung durch die Ereignisse des Zweiten Weltkriegs und der Gleichsetzung von ‚Kriegsgefangenschaft‘ und ‚Sibirien‘“, sagt Felch, kenne kaum jemand die Geschichte des „Österreichwegs“. „Mit Ausnahme weniger Historiker und Orientalisten ist niemandem bekannt, dass mehr als 200.000 Österreicher, Ungarn und etliche tausend Deutsche in etwa 40 Lagern im damaligen Generalgouvernement Turkestan und im Altai gefangengehalten wurden“ – also in Teilen des heutigen Kasachstans, Usbekistans, Turkmenistans und Kirgisistans.

Felch zufolge wurden die Kriegsgefangenen von der Ostfront per Bahn quer durchs Zarenreich transportiert, um sie in den entlegenen Gebieten als Zwangsarbeiter in der Landwirtschaft oder für den Bau von Straßen, Brücken oder Kirchen einzusetzen.

An der Dorfstraße in Katon-Karagai weist Fjodor Scherschnjow auf eines der einfachen Bauernhäuser: „Das hier ist das letzte Haus des Gefangenenlagers.“ Zehn Baracken habe es gegeben, die sich die Soldaten aus dem Holz der umliegenden Wälder zunächst selbst bauen mussten. Damals habe das Lager noch außerhalb des Ortes gelegen, anfangs stark überwacht, später sich selbst überlassen. „Unerkannt fliehen konnten sie ja nicht.“

Der Auftrag der Zwangsarbeiter sei es gewesen, die Straße über den Alatai-Pass nach Süden auszubauen. Sie diene nicht nur als Handelsweg, sondern war eine strategisch wichtige Grenzstraße zum benachbarten China. Das Problem: Schnee- und Regenfälle zwischen September und Mai. Bis heute ist der Pass deshalb nur im Sommer passierbar.

Mit Fjodor Scherschnjow und einem alten russischen Geländewagen geht es schließlich bergauf zum Alatai-Pass. In Serpentinaen windet sich die staubige Schotterspur des „Österreichwegs“ hinauf, den 2906 Meter hohen Gipfel des Altykyz immer vor Augen, dann wieder hinab ins Tal des Flusses Kara-Kaba.

## „Deutsche Ingenieurskunst“

„Ein deutscher oder österreichischer Ingenieur muss den Straßenbau geleitet haben“, ist sich Scherschnjow sicher. Er schlägt sich ein Stück abseits der Straße durch die Büsche. Das Flussbett der Kara-Kaba ist hier breiter, in der Mitte eine kleine Insel. Darüber spannt sich eine verfallene Brücke aus schwarzem, mit Moos überzogenem Holz. „Das ist deutsche Fachwerkbauweise, sehen Sie das?“ Tatsächlich sind die typischen schrägen Balken zu erkennen. Einhundert Jahre alte deutsche Ingenieurskunst mitten im Altai. Fünf weitere Fachwerkbrücken gebe es noch, erzählt Scherschnjow und bedauert, dass diese „Denkmäler“, wie er sie nennt, nicht erhalten würden.

Wieder zurück in Katon-Karagai zeigt Fjodor Scherschnjow den malerisch gelegenen alten Friedhof. „Rund 30 Kriegsgefangene sind hier begraben“, erzählt er. Gräber sind nicht mehr zu erkennen, auch keine Kreuze mit Namen.

Die meisten der Kriegsgefangenen seien wohl bis zum Ende des Krieges geblieben. „Einen geordneten Abzug gab es aber nicht“, sagt Scherschnjow. Der Großteil habe sich vermutlich nach Russland durchgeschlagen und von da aus versucht, in die Heimat zu kommen. Er wüsste gerne, ob es einige tatsächlich geschafft haben.

## Suche in Archiven

Vielleicht bringt Historiker Felch Licht ins Dunkel. Er hat zusammen mit der Österreichischen Akademie der Wissenschaften ein Forschungsprojekt initiiert, um mehr über das Schicksal der Kriegsgefangenen in Zentralasien zu erfahren. „Aus alten Kirchenbüchern und Militärarchiven lässt sich vieles rekonstruieren. Den Nachkommen eines ungarischen Gefangenen haben wir in Usbekistan gefunden.“ In diesem Jahr plant Felch eine Reise in den Altai.

("Die Presse", Print-Ausgabe, 23.08.2014)