

**Zeitschrift:** ZeitBild  
**Herausgeber:** Schweizerisches Ost-Institut  
**Band:** 35 (1994)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Öl für Unabhängigkeit  
**Autor:** Zürcher, Christoph M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1092912>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Christoph M. Zürcher zu einem Grossprojekt in Litauen

## Öl für Unabhängigkeit

Seit der Blockade durch die Sowjetunion im Frühjahr 1990 und den kalten ersten zwei Wintern der Unabhängigkeit ist der Bau eines Ölterminals für Politiker und Öffentlichkeit Litauens eine Angelegenheit von nationaler Bedeutung. Vier Jahre nach der Unabhängigkeitserklärung soll jetzt mit dem Bau eines 130 Mio Dollar teuren Ölterminals die Grundlage für eine von Russland unabhängige Energieversorgung gelegt werden.

Der Terminal soll bereits Ende 1995 fertiggestellt sein und über eine jährliche Kapazität von rund 12 Millionen Tonnen verfügen. Die Auseinandersetzungen um dieses Grossprojekt, welche sich über mehr als vier Jahre erstreckt haben, zeigen in exemplarischer Weise die Schwierigkeiten, mit denen der junge Nationalstaat zu kämpfen hat.

Am 31. April erklärte der Ministerpräsident Litauens, Adolfas Slezevicius, an einer Pressekonferenz, dass mit dem

Bau des Terminals nach den Plänen der amerikanischen Firma «Fluor Daniels William and Brothers» noch in diesem Sommer begonnen werde. Gemäss der Erklärung des Ministerpräsidenten wird der neue Terminal, der etwa 40 km nördlich von Klaipeda in der Nähe des Ortes Butinge gebaut werden wird, eine Kapazität von jährlich 12 Millionen Tonnen aufweisen und soll sowohl für Import, in einer zweiten Phase auch für Export von Rohöl und Benzin geeignet sein. Litauen, das zurzeit seinen gesamten Jahresbedarf an Öl von knapp 8 Millionen Tonnen aus Russland bezieht, soll dann in der Lage sein, Ölimport aus dem Westen zu tätigen.

### Terminalbau mit nationaler Symbolkraft

Pläne zur Errichtung eines Importterminals wurden in Litauen schon 1989 diskutiert, als die baltischen Republiken im Konflikt mit dem Zentrum in Mos-

**Angesichts des politischen Klimas im Lande und der ständigen Versuche, dem Gegner «antinationales Verhalten» nachzuweisen, kann es sich keine Partei leisten, ernsthafte Zweifel an diesem Grossprojekt zu äussern.**

Litauen will von russischem Öl unabhängig werden (Foto: Keystone)

kau grössere wirtschaftliche Selbständigkeit anstrebten. Damals gleich wie heute bezog Litauen seine Energie beinahe ausschliesslich aus Russland. Die Folgen dieser Abhängigkeit bekam das Land nach der als Reaktion auf die am 11. März 1990 erklärte Unabhängigkeit verhängte Wirtschaftsblockade zu spüren: Betriebe und öffentlicher Verkehr standen still, geheizt wurde nicht mehr, und warmes Wasser wurde zu einer Erinnerung aus längst vergangenen Zeiten.

Weder finanziell noch technisch war Litauen damals in der Lage, die ausbleibenden Öllieferungen durch Importe aus dem Westen zu kompensieren, und folgerichtig räumte die damalige Regierung von Vytautas Landsbergis dem Bau eines Ölterminals höchste Priorität ein. Von der jetzt regierenden LDDP (Litauische Demokratische Arbeiterpartei) wurde diese Priorität übernommen. Über die Dringlichkeit, dieses Projekt endlich zu verwirklichen, herrscht unter allen Parteien und Gruppierungen, zumindest gegen aussen, ein breiter Konsens. Angesichts des politischen Klimas im Lande, das durch die Auseinandersetzungen zwischen der regierenden LDDP und der von Landsbergis geführten nationalkonservativen Opposition geprägt wird, sowie der daraus resultierenden ständigen Versuche, der gegnerischen Fraktion «antinationales Verhalten» nachzuweisen, kann es sich auch keine Partei leisten, ernsthafte Zweifel an diesem Grossprojekt zu äussern.

### Trotzdem Verzögerungen

Dass dennoch vier Jahre ohne Ergebnis verstreichen konnten, stellt für die meisten Litauer ein Ärgernis dar, ist doch der Terminal schon längst zu einem Symbol der Unabhängigkeit Litauens stilisiert worden. Nach den Parlamentswahlen vom letzten Dezember in Russland und der in den folgenden Wochen und Monaten eingetretenen spürbaren Verschlechterung in den Beziehungen zwischen Russland und Litauen ist die Ungeduld in der Öffentlichkeit nicht eben kleiner geworden.

Erstaunlich ist die Verzögerung allerdings nicht. Abgesehen vom Mangel an Devisen und Know-how sowie ökologi-



schen Bedenken verhinderten konkurrierende Interessen verschiedener wirtschaftlicher oder politischer «Pressure-Groups» einen früheren Baubeginn des «Jahrhundertprojektes».

Häufig erwähnt wird der massive Druck, den der sowjetische Geheimdienst in den Jahren 1990 bis 1991 ausgeübt habe, um den Bau eines Terminals zu verhindern. Hartnäckig halten sich aber auch die Gerüchte, welche besagen, dass die um den lukrativen Grossauftrag konkurrierenden westlichen Firmen, die sich gegenüber den Vertretern der Ölindustrie wiederholt sehr grosszügig gezeigt hätten — der Gewinner des Projektwettbewerbes lud eine mehrköpfige Delegation litauischer Experten zu einem mehrwöchigen Seminar nach Amerika ein —, nicht wenig zu den langen Verzögerungen beigetragen hätten.

Belegbarer als diese Gerüchte ist allerdings die Aktivität des russischen Ölriesen Lukoil, der in Litauen seine Monopolstellung durch den Bau eines Terminals gefährdet sieht. Lukoil entstand aus einem im Zuge der Entstaatlichung in eine geschlossene Aktiengesellschaft

**Vieles spricht dafür, dass die vereinten Ölindustrien Russlands und Litauens, die trotz ihres neuerworbenen halbprivaten Status fast ausschliesslich von der alten Nomenklatura kontrolliert werden, gemeinsam am Exportgeschäft verdienen wollen.**

umgewandeltes Branchenministerium für Erdölförderung und -export. Rechtlich und finanziell ist die Gesellschaft, welche einen grossen Teil der enormen russischen Erdölvorräte kontrolliert und einer der grössten Exporteure von Öl und Ölprodukten Russlands ist, mit der Kommerzbank Hermes verhängt. Diese Verbindung hat zur Folge, dass Lukoil, das nominell für den russischen Staat einen grossen Teil der Ölindustrie verwaltet, schon längst kommerzielle Interessen verfolgt, die mit den Interessen des russischen Staates nicht immer übereinstimmen.

## Russische Interessen tangiert

Litauen bezieht sein Öl im Moment ausschliesslich von Lukoil, allerdings zu Preisen, die immer noch unter dem Weltmarktniveau liegen. Als Gegenleistung lässt Lukoil einen Teil seines Öls in der Ölraffinerie von Mazeikai in Litauen verarbeiten und wickelt einen Teil seiner Westexporte über das litauische Klaipeda ab.

Es liegt auf der Hand, dass Lukoil aus rein kommerziellen Überlegungen kein Interesse an einem litauischen Terminal haben kann, es sei denn, der neue Terminal würde in erster Linie dem Export des eigenen Rohöls dienen und würde zumindest teilweise von Lukoil kontrolliert. Zwar werden die litauischen Behörden nicht müde, immer wieder zu beteuern, dass eine finanzielle Beteiligung von Lukoil, welches in der Öffentlichkeit mit dem ungemütlichen Nachbarn Russland gleichgesetzt wird, ausgeschlossen sei. Wer aber ausser dem russischen Ölriesen den Millionenbau finanzieren könnte, ist weiterhin unklar, es sei denn, Litauen rechne mit der Möglichkeit, über den Terminal billiges russisches Öl exportieren zu können, um mit den erzielten Gewinnen den Bau zu finanzieren. Fast die Hälfte der Deviseneinnahmen Litauens der letzten drei Jahre stammen aus dem Reexportgeschäft, welches über den alten Terminal in Klaipeda abgewickelt wurde. Dieser ist aber aus technischen Gründen und aus Sicherheitserwägungen nur in der Lage, Mazut (Schweröl) zu exportieren. Der neue Terminal dagegen wird auch Rohöl exportieren können. Rohöl, das notabene aus den Ölfeldern von Lukoil stammt.

Vieles spricht also dafür, dass die vereinten Ölindustrien Russlands und Litauens, die trotz ihres neuerworbenen halbprivaten Status fast ausschliesslich von der alten Nomenklatura kontrolliert werden, gemeinsam am Exportgeschäft verdienen wollen und sich dabei über die jeweiligen «nationalen Interessen», denen in der Öffentlichkeit so grosses Gewicht beigemessen wird, hinwegsetzen.

## Symptomatisch für Transformationsprozess

Die Auseinandersetzungen des Terminals, die sich in einem Klima von Gerüchten, Korruptionsvorwürfen, Verschwörungstheorien und massivem, wenn auch verstecktem Lobbyismus abgespielt haben, zeigen in konzentrierter Form einen grossen Teil der Probleme, denen sich Litauen im vierten Jahr seiner Unabhängigkeit gegenübergestellt sieht. Wichtigstes Anliegen des jungen Staates ist die Umorientierung der auf die ehemalige Sowjetunion ausgerichteten Wirtschaft und damit verbunden die Sicherung der nationalen Unabhängigkeit. Der politische Diskurs im Parlament und in den Medien orientiert sich denn auch ausschliesslich an nationalistischen Denkkategorien: Wichtiges Argument in politischen Auseinandersetzungen ist «der Nutzen des Vaterlandes», während politischen Gegnern «antinationales Verhalten» vorgeworfen wird. Diese Art von Diskurs, so verständlich er angesichts der langjährigen Fremdherrschaft und des noch ungefestigten Selbstverständnisses Litauens ist, verstellt aber nur allzuoft den Blick auf ökonomische oder politische Realitäten.

Die Geschichte des Terminals ist ein Beispiel dafür: Indem gegenüber der Öffentlichkeit der Terminal zu einem Symbol der nationalen Unabhängigkeit hochstilisiert wurde, entfiel die Möglichkeit einer offenen, ökonomische und politische Argumente sorgsam abwägenden Diskussion. Die fehlende Transparenz wiederum bildet einen idealen Nährboden für die in allen postsowjetischen Gesellschaften üppig spriessende Korruption und erleichtert den aus den alten staatlichen Strukturen hervorgegangenen Interessenverbänden, ihre Anliegen auf Kosten des Staates durchzusetzen.

Oft übertriebener Nationalismus an der Oberfläche und Verteilungskämpfe um Ressourcen und politischen Einfluss auf einer darunterliegenden Ebene sowie eine allumfassende Korruption charakterisieren heute das politische Klima in Litauen und prägen massgeblich die Auseinandersetzung um das «Jahrhundertprojekt», welches je länger je mehr von einem Symbol der nationalen Unabhängigkeit zu einem Mahnmal für die Schwierigkeiten des Transformationsprozesses geworden ist. Wenn nicht alles täuscht, stellt die jetzt gewählte Variante keineswegs die ökonomisch sinnvollste dar. Nützen wird der neue Terminal — sollte er denn gebaut werden — wohl weniger der Sicherung der Unabhängigkeit als vielmehr den Interessen der einflussreichen postsowjetischen Energielobby. ■

# Lettland erwartet Sie

Nach 50 Jahren Fremdherrschaft und Isolierung ist Lettland wieder auf dem Rückweg nach Europa. Riga-Reisen erschliesst ein Land mit unberührter Natur, reicher Kultur und vermittelt nicht alltägliche Einblicke in die Probleme einer Gesellschaft im dramatischen Wandel von Kommunismus zu Demokratie und Marktwirtschaft.

Achttägige politische Studienreise  
«Lettland – Land im Umbruch» Fr. 1490.–  
Acht Tage «Romantisches Lettland» Fr. 1430.–  
Acht Tage «Baltische Hauptstädte» Fr. 1390.–

Verlangen Sie nähere Auskünfte über unsere vielfältigen Angebote.

## RigaReisen

Telefon 063 61 07 70 (auch samstags)