WINDLIN
Journalismus + Kommunikation
mail@sabinewindlin.ch



PUBLIKATION
CH Media / Zuger Zeitung

ZUSAMMENARBEIT
Forschungsprojekt «Zug in der Welt»

TEXT
Sabine Windlin

DATUM
28.11.2025

WIE DIE ZUGER WIRTSCHAFT KRISEN TROTZTE

Wie prägten globale Krisen den Wirtschaftsstandort und die Arbeiterschaft? Und wie reagierte Zug darauf? Fachleute des Projekts «Zug in der Welt» liefern dazu Antworten aus unterschiedlichen Perspektiven.

Lic. phil. Ulrich Straub ist Gründer und Mitinhaber der Nesinco Group sowie Präsident des Vereins Industriepfad Lorze (IPL). Er ist Initiator des Forschungsprojekts «Zug in der Welt» und als Nachfahre von Industriepionieren persönlich mit der Zuger Industriegeschichte verbunden.

Die Erdölkrisen der 1970er-Jahre sind Beispiele dafür, wie weltweite Ereignisse auch in einer kleinen, aber stark vernetzten und vom internationalen Handel abhängigen Region wie Zug spürbar wurden. 1973 drosselten die OPEC-Staaten als Reaktion auf den Jom-Kippur-Krieg die Ölproduktion, und die Ölpreise vervierfachten sich. Nach der Islamischen Revolution im Iran 1979 brach die Ölversorgung erneut ein, und der Westen erlitt einen Preisschock. Die Schweiz war vom importierten Erdöl abhängig. Der Bundesrat reagierte mit Sparmassnahmen, unter anderem mit autofreien Sonntagen und zahlreichen Energiesparprogrammen in Verwaltung, Industrie und Privathaushalten.

Die Inflation stieg stark, die Wirtschaft wuchs langsamer, stagnierte teilweise, weil die Industriebetriebe unter massiv höheren Produktionskosten litten. Auch der Kanton Zug

spürte die Auswirkungen. Denn Zug hatte einige energieintensive Unternehmen (V-Zug, Landis & Gyr, Papierfabrik Cham). Die Energieverteuerung führte zu Kostendruck und geringerer Produktion, die Transportindustrie wurde eingeschränkt. Erstmals seit den 1930er-Jahren gab es einen starken Rückgang der Exporte und die Arbeitslosigkeit stieg. Entlassungen, Energieknappheit und Produktionsrückgänge verschärften das politische Klima. Schon in den 1970er-Jahren nutzte der Kanton Zug jedoch die Situation, um den Strukturwandel (mehr Dienstleistungen, weniger Industrie) zu beschleunigen – eine Entwicklung, die mithalf, Zugs Weg zum Handels- und Rohstoffzentrum zu beschleunigen.

Nebst den autofreien Sonntagen erlebte ich im privaten Umfeld auch einen sichtlich beunruhigten Vater, der als Arbeitgeber erstmals in seiner Laufbahn (als junger Ingenieur seit 1950 in der Geschäftsleitung der Landis & Gyr) einen massiven Einbruch der Wirtschaft miterlebte. Nebst Einzelschicksalen (Arbeiter, die ihre Arbeit verloren) war es die Sorge um ein sich destabilisierendes Wohlfahrtssystem, was ihn belastete. Fehlendes Wachstum, meinte er, würde das ganze System ins Wanken bringen und den sozialen Frieden bedrohen.

Dr. phil. Claudia Aufdermauer, Historikerin, Co-Biografin von Bundesrat Emil Welti, Autorin historischer Fachbeiträge und des Buches «Vergiftete Schweiz. Eine andere Geschichte der Industrialisierung». Im Forschungsprojekt «Zug in der Welt» bearbeitete sie die Themen Strassenbau, Streiks und Umwelt.

Krisen und Kriege im vergangenen Jahrhundert setzten der Arbeiterschaft stark zu. Während des Ersten Weltkriegs mangelte es in der Schweiz beispielsweise an bestimmten Lebensmitteln, und alles wurde teurer. Es gab Notstandsberechtigte, die verbilligt Brot und Milch beziehen durften. Viele Familien litten Not, da es für Personen im Aktivdienst noch keinen gesetzlich geregelten Erwerbsersatz gab. Auch zahlreiche Arbeiterinnen und Arbeiter in der Zuger Metall- und Apparateindustrie waren unterernährt, wie ihre Arbeitgeber feststellen mussten. Um diesem Umstand entgegenzuwirken, stellte die Direktion der Metalli ihrer Arbeiterschaft einen «Pflanzblätz» in der Umgebung zur Verfügung. Auch erhöhte sie die Löhne, sodass deren Kaufkraft dem Niveau von 1914 entsprach.

Nach dem Ersten Weltkrieg führte die Wirtschaftskrise von 1921/22 in verschiedenen Regionen zu Entlassungen, Kurzarbeit und sinkenden Lebensmittelpreisen. Auf Anweisung des Arbeitgeberverbands versuchte die Metalli, die während des Kriegs gewährten Lohnerhöhungen wieder rückgängig zu machen. Dies wurde von der Arbeiterschaft jedoch nicht akzeptiert. Sie legte während fünf Wochen die Arbeit nieder. Der Streik war für die Arbeiterschaft der Metalli teilweise erfolgreich und endete mit einem Kompromiss.

Streiks galten damals als wichtigstes Kampfmittel der organisierten Arbeiterinnen und Arbeiter. Bei der grossen Wirtschaftskrise von 1929, die zu zahlreichen Entlassungen führte, konnte dieses Mittel jedoch nicht mehr eingesetzt werden. Aufgrund der Massenarbeitslosigkeit war die Verhandlungsposition der Gewerkschaften erheblich geschwächt. Da Streiks für die Arbeiterschaft stets mit grossen Risiken verbunden waren – Verbesserungen bei Lohn und Arbeitsbedingungen blieben oft aus und Entlassungen drohten –, wuchs ihr Interesse an verbindlichen Gesamtarbeitsverträgen. 1937 kam es schliesslich zum sogenannten Friedensabkommen zwischen dem Arbeitgeberverband und den Gewerkschaften der Maschinen- und Metallindustrie. Damit gehörten Streiks auch in der Zuger Metall- und Apparateindustrie der Vergangenheit an.

Dr. rer. pol. Armin Jans, Volkswirtschafter, Nationalrat von 1995 bis 1999, ehemals

Professor an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) sowie an der School of Management and Law in Winterthur. Im Forschungsprojekt «Zug in der Welt» bearbeitete er Zugs wirtschaftlichen Aufstieg seit 1815, den Zuger Weg zum Schweizer Binnenmarkt, den sozialen Wohnungsbau und die Finanzen von Kanton und Gemeinden.

Nach 1945 folgten fast 30 Jahre mit einem global starken Wirtschaftswachstum. Dieses wurde 1973/74 unterbrochen durch den ersten Ölpreisschock – die OPEC-Staaten vervierfachten den Ölpreis abrupt. Ein zweiter Erdölpreisschock folgte 1979/80. In den Neunzigerjahren durchlebte die Schweiz eine siebenjährige Rezession. Sodann führte die Covidpandemie 2020–2022 weltweit zu einem Wirtschaftseinbruch.

Die Folgen dieser vier Wirtschaftskrisen können gut anhand der Arbeitslosenquoten abgelesen werden. Zu bemerken ist, dass die obligatorische Arbeitslosenversicherung vom Bund erst 1977 eingeführt wurde. Der Kanton Zug wies 1976 ungefähr die gleiche Arbeitslosenquote auf wie das nationale Mittel. In den drei folgenden Krisen lag die Zuger Quote jedoch stets unter dem Schweizer Durchschnitt. Die höchsten Arbeitslosenquoten zeigten sich in der Rezession der Neunzigerjahre. Dabei muss berücksichtigt werden, dass nach dem ersten Erdölpreisschock viele ausländische Arbeitskräfte, vor allem Saisonniers, keinen neuen Arbeitsvertrag erhielten und die Schweiz verlassen mussten. Die Arbeitslosigkeit wurde also sozusagen exportiert. Zu den 1976 national offiziell ausgewiesenen 20'000 Arbeitslosen müssen deshalb etwa 150'000 dazugerechnet werden. Die Arbeitslosenquote kommt so für 1976 auf über 5% (statt 0,7%) zu stehen.

Betrachtet man allein die Arbeitslosenquote, hat die Zuger Wirtschaft stets leicht besser als die nationale abgeschnitten. Dies gilt hingegen nicht für die Kurzarbeit. Auf dem Höhepunkt der Krise 1976 wurden im Kanton Zug rund 4200 Kurzarbeitende registriert, das entspricht rund einem Siebtel (im CH-Mittel dagegen lediglich rund 5%) aller Beschäftigten. Der Kanton Zug war bis in die 1980er-Jahre stark geprägt durch die Maschinen-, Metall- und Apparateindustrie. Deshalb konzentrierte sich die Zuger Wirtschaft bis in die 1980er-Jahre auf weniger verschiedene Branchen im Vergleich zur CH-Wirtschaft. Dank der stark aufgekommenen Pharmafirmen und dem Grosshandel hat sich dies mittlerweile geändert, und die Zuger Wirtschaft ist heute branchenmässig breit aufgestellt. Insgesamt hat sich die Zuger Wirtschaft seit 1945 im Vergleich zur nationalen Entwicklung gut gehalten.

Dr. phil. Michael van Orsouw, Historiker mit Schwerpunkt Wirtschafts- und Personengeschichte, Autor zahlreicher historischer und literarischer Bücher. Im Forschungsprojekt «Zug in der Welt» bearbeitete er die Themen Steuern, Zugs zweite Industrialisierung sowie die Industrialisierung der Landwirtschaft.

Eine regionale Volkswirtschaft wie diejenige des Kantons Zug ist extrem vernetzt und deshalb immer von den Zuckungen der nationalen und der internationalen Wirtschaft abhängig. Was aber den Kanton Zug weniger anfällig und einigermassen krisenresistent machte und macht, war und ist seine Diversifikation – in verschiedene Arbeitssektoren und in verschiedenen Branchen.

Zum einen ist da ein traditionell starkes und lokal verankertes Gewerbe. Dann kam ab 1834 die Industrie dazu, die ab 1880 massiv an Schub und Gewicht zulegte. Nicht zu vergessen ist die Landwirtschaft, die ab den 1860er-Jahren einen Sprung bezüglich Industrialisierung und Internationalisierung ihrer Produkte vollzog, etwa durch die Herstellung von Kondensmilch und durch den Erfolg mit dem Zuger Kirsch.

Schliesslich ist der Dienstleistungssektor von Bedeutung: Ab 1930 griffen die Steuerprivilegien für juristische Personen, die sich ab den 1950er-Jahren in ungeahnter Weise entfalten konnten – hier geht es um Holding- und Domizilgesellschaften sowie um den Spezialtypus der gemischten Gesellschaften. Die breite Abstützung der Zuger Wirtschaft ist demnach Stück für Stück gewachsen; sie entsprang keinem visionären Konzept, wurde jedoch gezielt gefördert. Auf den Punkt gebracht könnte man formulieren: Zugs Erfolg als Wirtschaftsstandort basiert auf der Kombination von Glück und Verstand.

Dr. iur. Gianni Bomio, langjähriger Generalsekretär der Zuger Volkswirtschaftsdirektion und Autor von «Boomjahre», einer Publikation mit Buch und Website zur Zuger Wirtschaftsgeschichte 1985–2025. Im Forschungsprojekt «Zug in der Welt» bearbeitete er das Thema des internationalen Grosshandels.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, in dem die Schweiz weitgehend unversehrt blieb, begann 1945 ein erster Aufstieg der Schweizer Wirtschaft bis 1975. Für Zug besonders relevant war ab 1955, dass der Flughafen Zürich erweitert wurde und damit die ersten interkontinentalen Verbindungen u.a. in die USA möglich wurden. Internationale Unternehmen aus dem angelsächsischen Raum, aber auch aus Deutschland und Frankreich interessierten sich für Schweizer Standorte, darunter auch für solche im steuergünstigen Kanton Zug. «Eisbrecher» war rückblickend der Zuzug der US-Grosshandelsfirma Philipp Brothers 1957, welche den Rohstoffhandelsplatz Zug begründete. Zahlreiche weitere Unternehmen wie Varian International (1959), Sony Overseas (1960), Vickers (1961), Bourns (1962), Metro (1974) oder Boehringer Mannheim (1978) folgten. Die Porsche System Engineering Ltd. war bereits 1954 zugezogen.

Diesen positiven Trend vermochten auch die Ölkrisen der 1970er-Jahre nicht zu bremsen. Grund dafür war die Verbreiterung der Zuger Cluster-Landschaft, die bald nicht mehr nur die Maschinen- und die Elektroindustrie sowie den Grosshandel umfasste, sondern weitere Branchen anlockte. Dafür verantwortlich waren vor allem die Tiefsteuerpolitik des Kantons, die Agilität der Behörden, der gute Bildungsstand der Bevölkerung und die immer besser werdende Infrastruktur auf Strassen und Schienen sowie die Erreichbarkeit via Luftverkehr.

Aktuell existieren im Kanton nicht weniger als ein Dutzend Cluster: Wholesale, High-Tech, ICT, Finance, Pharma/Biotech, Medtech, Commodity, Private Equity, Supply Chain und Procurement sowie als neuste Cluster Deep Tech, Crypto/Blockchain sowie Automotive. Diese Varianz macht Zug krisenresistent, sind doch im Falle einer Krise schlimmstenfalls zwar einzelne Cluster betroffen, jedoch nie alle. Dies zeigte sich deutlich während der Finanzkrise 2008/2009 und der Coronakrise 2020–2022.

KONTEXT

Forschungsprojekt «Zug in der Welt» – lokale Geschichte mit globaler Strahlkraft

Wie gelangte Ende des 19. Jahrhunderts die Milch von Chamer Kühen in britische Kolonien? Wie wurde Steinhausen zu einem Knotenpunkt für Zusatzfutter? Wer legte die Basis für den Erfolg der Zuger Metall-, Elektro- und Textilindustrie? Warum entstand bei uns ein globaler Rohstoff-Hub und entwickelte sich Zug zu einem Life-Science-Cluster? Das Forschungs- und Vermittlungsprojekt «Zug in der Welt» liefert Antworten auf solch spannende wirtschafts- und gesellschaftspolitische Fragen, analysiert die Entwicklungen der Zuger Industrie-, Wirtschafts- und Sozialdynamik und schärft den Blick für gesellschaftliche Zusammenhänge, nicht ohne auf Misserfolge und negative Begleiterscheinungen (rasantes Bevölkerungswachstum, überlastete Infrastruktur,

überteuerte Immobilien, unwiderruflich zerstörte Baukultur, Gewässerverschmutzung) einzugehen.
Ebenso wird aufgezeigt, welche Persönlichkeiten ihren Einfluss geltend machten, wer am stärksten vom Aufstieg Zugs profitierte, wann welche Weichenstellungen vorgenommen wurden und welche Handlungsoptionen sich dem Kanton, seinen Unternehmen und dem Gewerbe boten. Autorinnen und Autoren beleuchten lokale Eigenheiten und machen bisher wenig bekannte und unerwartete nationale und internationale Verflechtungen in verschiedenen Branchen sichtbar. Der Schwerpunkt der Beiträge liegt auf dem 19. und dem 20. Jahrhundert.