

# Entwicklung und Bedeutung des Handels in Mülheim an der Ruhr

VON ASSESSOR JOST-DIETER KÖNIG

Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Essen,  
Zweigstelle Mülheim an der Ruhr

Zu den glänzenden, mit großer geschichtlicher Tradition verbundenen Handelsplätzen der venezianischen Kaufleute oder der Hanse zählt Mülheim a. d. Ruhr nicht. Auch ist in den Annalen nichts über eine Messe zu finden. Jedoch zeichnete reger und dem wirtschaftlichen Leben gegenüber aufgeschlossener Geist die Menschen an der Ruhr zwischen dem Schloß Broich — in den neuesten Forschungsergebnissen als Verteidigungsplatz karolingischer Stämme bekannt geworden — und der nördlichen Ruhrseite mit einem bäuerlich ausgerüsteten Siedlungsraum seit jeher aus.

Die verkehrsgeografisch günstige Lage am Flußlauf der Ruhr und der mit ihm parallel verlaufende Hellweg wirkten inspirierend auf die Handelstätigkeit der Mülheimer Kaufleute, die durch das beginnende Zeitalter des Steinkohlenbergbaues, der sich bekanntlich in seinen Anfängen im Ruhrtal entwickelte und sich später langsam nach Norden ausdehnte, besondere Impulse erhielt. Der Schiffahrtsweg der Ruhr mit Anschluß an den Oberrhein und an den Niederrhein in Richtung Niederlande und Belgien ließ diesen Handel Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer hohen Blüte wachsen. Hier sind Persönlichkeiten wie August Thyssen und Hugo Stinnes zu nennen, die die deutsche Wirtschaft der Jahrhundertwende wesentlich mitprägten. Der „Kaufmann aus Mülheim a. d. Ruhr“ wurde in dieser Epoche zu einem festen Begriff.

## Vom Grundstoff- zum Konsumgüterhandel

Der lukrative Handel mit dem Grundstoff Kohle behielt auch dann seine Bedeutung, als dem Schiffahrtsweg in den sich geradezu explosiv entwickelnden Eisenbahnverbindungen (Bergisch-Märkische-, Köln-Mindener- und Rheinische Strecke) eine ernsthafte Konkurrenz erwuchs. Die im Laufe dieser Ausführungen noch zu behandelnde strukturelle Wandlung, von der das Revier im letzten Jahrzehnt betroffen wurde, hat zwar diese Handelsbranche in Mülheim a. d. Ruhr stark eingeschränkt, doch wurden die Einbußen durch neue Aktivitäten in den verschiedensten Sparten wieder wettgemacht.

Angesichts der Produktion von Eisen und Stahl gewann auch der Handel mit diesen Produkten an Bedeutung. Selbstver-

ständiglich zog dies den Betrieb im weiterverarbeitenden Sektor nach sich. Zwar soll nicht verkannt werden, daß unsere Nachbarstädte — hierbei muß insbesondere auch Düsseldorf erwähnt werden — auf diesem Gebiet eine wesentlich dominierende Stellung einnehmen. Unsere Kaufleute haben es jedoch immer wieder verstanden, vor allen Dingen mit Maschinen und Werkzeugen im binnenländischen Handel, aber auch im Export „am Mann“ zu bleiben. Auch im Edelmetallgeschäft wurden namhafte Firmen gerade in den letzten Jahrzehnten ansässig.

Die traditionelle lederherstellende und -verarbeitende Industrie hat im Laufe der Zeit eine interessante und sich in jüngster Vergangenheit wieder stärker belebende Handelstätigkeit auf dem Häutesektor bewirkt. Mit Fug und Recht kann wohl gesagt werden, daß Mülheim a. d. Ruhr Schwerpunkt des Häutehandels der Bundesrepublik geworden ist. Zahlreiche Neugründungen der letzten Jahre geben hiervon Zeugnis. Die weltweiten Ex- und Importgeschäfte haben unseren Wirtschaftsraum in diesem Geschäftsbereich besonders interessant werden lassen.

Mülheim a. d. Ruhr ist seit langem als Stadt der Malzindustrie bekannt. Mit ihr verbunden ist ein intensiver Handel mit Braugerste und Malzprodukten. Im Zeichen der strukturellen Veränderungen im Ruhrgebiet hat dieser Handelszweig stark an Bedeutung gewonnen. Neue Silos entstanden im Gewerbeansiedlungsgebiet Rhein-Ruhr-Hafen bzw. im Bereich der Bergisch-Märkischen Bahn. Auch auf diesem Sektor werden beachtliche internationale Handelsbeziehungen gepflegt.

Schon recht früh befaßten sich Mülheimer Kaufleute, insbesondere die Schiffer, mit dem sogenannten „Kolonialwarenhandel“, wie man den Handel mit Lebens- und Genußmitteln vor nicht allzu langer Zeit noch nannte. Der Frachtraum, der Kohle und Eisen in Richtung der Häfen Rotterdam und Antwerpen transportierte, bot sich zur Bergfahrt u. a. auch für die Beförderung der aus Übersee angelandeten Waren an. Dieser Warenimport wurde nicht nur Grundlage einer Lebensmittelindustrie, sondern bot zugleich die Möglichkeit des

Handels mit diesen Produkten. Hieraus entstanden im Laufe der 20-er Jahre dieses Jahrhunderts verschiedene Lebensmittel-filialbetriebe, deren Netz von Verkaufsstellen heute zum Teil das gesamte Bundesgebiet überzieht. Nach dem 2. Weltkrieg erlebten wir eine erneute Gründungswelle weiterer Filialbetriebe sowohl auf dem Lebensmittel- als auch auf dem Non-Food-Sektor. Gleichzeitig wurde der Platz Mülheim a. d. Ruhr Ausgangspunkt des in der Bundesrepublik wohl bedeutendsten Selbstbedienungs-Großhandelsunternehmens.

Namentlich zu erwähnen ist die in den letzten Monaten durchgeführte Umstrukturierung der Hugo Stinnes AG. (einer VEBA-Tochter), die an Stelle ihrer früheren Produktions-tätigkeit (Bergbau, Mineralöl) heute ausschließlich Handels-geschäfte in den verschiedensten Branchen mit einem stark expansiven Charakter betreibt.

Im Bundesgebiet wohl einmalig ist das Angebot an Wohn-wagen. An der Bundesstraße 1 zwischen Mülheim-Ruhr-Saarn und Breitscheidt reiht sich hier Handelsgeschäft an Hand-elsgeschäft, und es ist weithin bekannt, daß in Mülheim a. d. Ruhr an der „Bundeswohrowagenstraße“ jedes europäische Modell zu erwerben ist. Ein zur Zeit schwebender Rechtsstreit über die Verkaufsmöglichkeit auf der B 1 an dem bezeich-neten Straßenstück wird allerdings eine Entscheidung darüber

bringen, ob dieses Kuriosum in absehbarer Zeit noch beibe-halten werden kann, oder ob für dieses Angebot neue Formen gefunden werden müssen. Zu erwähnen wäre aus diesem Raum noch die geschichtlich seit 1 1/2 Jahrhunderten verankerte Seilereindustrie, die ebenfalls mit einem beachtlichen Hand-els-geschäft verbunden ist.

#### Wachsende Bedeutung des tertiären Sektors

Die verkehrsgeografische Lage der Stadt sowohl im Binnen-Schiffahrtsbereich (Rhein-Ruhr-Hafen mit Anschluß an die Duisburg-Ruhrorter Häfen und somit an das gesamte euro-päische Binnenschiffahrtsnetz), als auch an den Straßenver-kehrsbändern in Richtung Niederlande, Belgien, den deutschen Nordseehäfen und nicht zuletzt an der großen Eisenbahnver-kehrs-Drehscheibe „Ruhrgebiet“ hat den Standort Mülheim a. d. Ruhr zu einem interessanten Punkt für Handel und Verkehr werden lassen. Dies wirkt sich besonders günstig aus angesichts des bereits oben erwähnten strukturellen Wandels der Wirtschaft im rheinisch-westfälischen Industriebezirk, in dem sich, was man besonders an dem Beispiel Mülheim a. d. Ruhr erkennen kann, neue lebendige Impulse zeigen. Bezeichnend hierfür ist die Tatsache, daß in unserer Stadt der tertiäre Wirtschaftsbereich — also der Handel und das gesamte



Von den rd. 40 Firmen, die seit dem Jahre 1967 in dem 800 000 qm großen Gewerbeareal am Rhein-Ruhr-Hafen einen neuen Standort gefunden haben, sind gut die Hälfte dem Handels- und Dienstleistungsbereich zuzuordnen, eine Tatsache, die die zunehmende Bedeutung des sog. „tertiären Sektors“ besonders deutlich werden läßt. Unser Bild zeigt das Lager- und Verwaltungsgebäude einer Mülheimer Großhandelsfirma für Haushalts- und Elektrogeräte, die mit einer Grundfläche von jetzt 14 000 qm den Auftakt zur Besiedelung des neuen Gewerbegebietes bildete.

Dienstleistungsgewerbe — der bis vor wenigen Jahren noch die 2. Stelle des Brutto-Sozialproduktes nach dem produzierenden Bereich einnahm, heute mit ca. 52% an erster Stelle liegt.

Die Auswirkungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) fanden auch in der Mülheimer Wirtschaft einen bemerkenswerten Niederschlag. Ein führender niederländischer Hersteller des Lichtpaus- und Vervielfältigungssektors errichtete hier die Verkaufsorganisation für das Bundesgebiet, die in kurzer Zeit eine marktbeeinflussende Stellung errang. Ähnliches gilt für die Textilbranche, in der — ebenso wie auf dem Lebensmittelsektor — insbesondere Verknüpfungen mit dem französischen Wirtschaftsraum festzustellen sind. Darüber hinaus konnte sich Mülheim a. d. Ruhr als Platz entwickeln, der intensive Handelsbeziehungen auf dem Mineralöl-, aber auch Maschinenim- und -export mit dem Ostblock, insbesondere der Sowjet-Union, unterhält.

Die bereits erwähnte gute Verkehrslage war verständlicherweise anreizend für Neuerrichtungen im Bereiche des Dienstleistungsgewerbes. Niederlassungen verschiedener Speditions- und Transportunternehmen fanden insbesondere im Ansiedlungsgebiet Hafen ihren Standort, was zweifellos zur Belebung der Wirtschaftstätigkeit unserer Stadt beitrug. Die durch die Ansiedlung neuer Produktionsbetriebe im Hafen erwartete Steigerung des Güterumschlags auf dem Wasserweg sei hierbei nur am Rande erwähnt.

Bevor wir auf die besonderen Probleme und die bemerkenswerte Entwicklung des Einzelhandels im innerstädtischen Bereich eingehen, kann zusammenfassend festgestellt werden, daß sich die Handelsunternehmen des Produktions-, Investitions- und Konsumgütersektors in Mülheim a. d. Ruhr den Forderungen der Anpassung an eine sich verändernde Wirtschaftsstruktur erfolgreich gestellt haben.

#### Probleme des innerstädtischen Einzelhandels

Wie in den meisten im zweiten Weltkrieg zerstörten Städten Deutschlands stellte sich auch in Mülheim a. d. Ruhr die Frage nach der Form des Wiederaufbaues der City und damit eines leistungsfähigen Einzelhandels. Der Widerstreit zwischen den Verkehrserfordernissen und der geschlossenen Ballung der Geschäftsbauten ließ sich nur in der Form eines Kompromisses lösen: Mit der funktionsgerechten Erhaltung des einzigen innerstädtischen Ruhrüberganges mußte gleichzeitig eine Zerschneidung des Einkaufsbereiches in Kauf genommen werden. Gleichwohl vollzog sich vor allem in den 50-er Jahren ein stürmischer Wiederaufbau der Geschäftshäuser sowohl in der City als auch in den Vororten, während das letzte Jahrzehnt im wesentlichen im Zeichen der Ergänzungen und Erweiterungen stand. Die Leistungen, die Kaufleute, Grundstückseigentümer und Stadtplaner unter oft schwierigen Bedingungen beim Wiederaufbau vollbracht haben, sollen deshalb nicht vergessen und können auch nicht hoch genug eingeschätzt werden, verfügte unsere Stadt doch Dank dieser Initiativen bald wieder über ein breit gefächertes Angebot an Fach-, Filial- und Handwerksbetrieben, die durch Waren- und Kaufhäuser sinnvoll ergänzt wurden.



*Fast alle Großstädte und in zunehmendem Maße auch Mittelstädte haben unter Mitwirkung des Einzelhandels in ihren Kernbereichen reine Fußgängerstraßen ausgebaut, um ihren Bürgern einen vom Lärm und anderen Immissionen möglichst ungestörten Einkauf zu bieten — aber auch eine wesentliche Voraussetzung, um dem Wettbewerb mit Verbrauchermärkten und Shopping-centers „Auf der grünen Wiese“ gewachsen zu sein. Unser Bild zeigt einen Blick in den Kohlenkamp mit der von der „Interessengemeinschaft Innenstadt“ und dem Mülheimer Verkehrsverein im Winter 1969/70 einheitlich gestalteten Lichtwerbung.*

Mit diesem in einer Generation Erreichten kann man allerdings unter die Entwicklung keinen Schlußstrich ziehen. Heute stellen andere und nicht minder gewichtige Fakten Kaufleute und Planer vor schwerwiegende Entscheidungen, die — auf einen einfachen Nenner gebracht — die Extreme „autogerechte Stadt“ und „Oasen der Ruhe“ umfassen. Zwar sind angesichts der noch progressiv wachsenden Motorisierung alle Städte mit diesem Problem konfrontiert und versuchen, nach der einen oder anderen Seite eine möglichst optimale Lösung zu finden. Für unsere Stadt kommt aber erschwerend hinzu, daß sie angesichts des Wettbewerbs der Ruhrgebietsstädte untereinander sowie in unmittelbarer Nachbarschaft der „Umsatzgiganten“ Essen und Duisburg in Gefahr geraten würde, in ihrem Kerngebiet mehr oder minder große Einbußen hinzunehmen. Erfreulicherweise ist diese Gefahr rechtzeitig erkannt worden, und seit etwa zwei Jahren ist man dieses Problem energisch angegangen, indem man



gegr. 1887

**Sandstrahlentrostung — Anstrich — Metallisieren**  
**Kunststoffbeschichtung** im stationären Betrieb und auf Baustellen

**EISENSCHUTZ OTTO BUCHLOH**

433 Mülheim (Ruhr), Körnerstr. 20, Postfach 326, Ruf 3 30 66, Telex 85 68 56



*Dieser Blick in die Buchhaltung eines Großhandelsunternehmens erweckt keine Assoziation mehr zu den fast legendär gewordenen Stehpulten aus Gustav Freytags „Soll und Haben“. Auch im Handel hat die Zukunft durch Einsatz von Datenverarbeitungsanlagen längst begonnen.*

- in einem Teilbereich der Innenstadt Fußgängerstraßen ausbaute,
- die erste öffentliche Tiefgarage unter dem Rathausmarkt in Angriff nahm,
- bei der Erweiterung der Innenstadt nach Osten fast 2 000 Einstellplätze einpflanzte,
- eine Untertunnelung der Haupteinkaufsstraße, der Schloßstraße, für weitere 3—400 Parkplätze vorsah, und schließlich
- durch den Beginn des Stadtbahn-Baus zu einer späteren Entlastung des Individualverkehrs beitragen wird.

Fast noch wichtiger ist aber die Realisierung einer alten Forderung der Stadtplaner, die auch in dem Ruhrplan 1968—1973 der Landesregierung ihren Niederschlag gefunden hat: Erhaltung der „urbanen“ Funktion unserer Städte durch Verdichtung der Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns und der Verkehrsverknüpfungspunkte, um durch eine Symbiose des „Wohnens — Arbeitens — Einkaufens“ vor allem den Individualverkehr zu reduzieren. In dieser Beziehung wird die Planung des Verkehrsverknüpfungspunktes zwischen S-Bahn, Stadtbahn und Omnibusverkehr, die Erweiterung der City im anschließenden Böcklerplatzbereich, die Kasernenplatzbebauung sowie die Inangriffnahme weiterer Sanierungsgebiete im Innenstadtbereich — vor allem nördlich der Bergisch-märkischen Bahnstrecke — einen wesentlichen Beitrag zu dieser notwendigen Forderung liefern.

#### **Trend zu neuen Vertriebsformen?**

Das oben erwähnte Anschwellen der Motorisierung und das Fehlen ausreichenden Parkraumes im Kernbereich der Städte haben zwangsläufig zu veränderten Verbrauchergewohnheiten geführt, denen der Handel mit neuen Vertriebsformen entgegenzukommen versuchte. Shopping-centers und Verbrauchermärkte (sogenannte Discount-Warenhäuser) entstanden zwischen den Städten an verkehrsgünstigen Punkten — zum Teil allerdings ohne ausreichende Integrierung in Wohngebiete — und ziehen heute schon einen nicht unbeträchtlichen Teil der Massenkauflkraft auf sich. Dabei hat sich deutlich gezeigt, daß diese Handelsformen dort am ehesten Fuß fassen konnten,

wo sowohl die Verkehrsverbindungen in die Innenstädte und die dortigen Parkmöglichkeiten unzulänglich waren, als auch ein befriedigendes Angebot des Einzelhandels und anderer Dienstleistungsbetriebe aller Variationen in den Citys nicht vorhanden war. Es gibt Beispiele im Ruhrgebiet, in denen diese negativen Voraussetzungen nahezu lückenlos erfüllt sind und wo sich demzufolge Verbrauchermärkte und Shopping-centers wie ein Kranz um die Kerngebiete dieser Städte gelegt haben. Obgleich in einer liberalen Wirtschafts- und Wettbewerbsordnung den Unternehmern die Errichtung von Einkaufsstätten auf der grünen Wiese überlassen bleiben muß, wenn sie sich eine Marktchance auf Grund der örtlichen Verhältnisse errechnen, hat die Vollversammlung der Industrie- und Handelskammer für die Stadtkreise Essen, Mülheim (Ruhr) und Oberhausen zu Essen im Jahre 1968 in einer an die Städte des Kammerbezirks gerichteten Entschließung zum Ausdruck gebracht, daß „die gewerbliche Wirtschaft des Bezirkes ein dringendes Interesse daran hat, die leistungsfähigen, vielseitigen und für die Bevölkerung anziehenden geschäftlichen Mittelpunkte des Kammerbezirks zu erhalten. Die gewachsenen Stadtzentren mit ihren vielfältigen Einrichtungen der Versorgung, Verwaltung und Freizeitgestaltung sind ein unentbehrlicher Bestandteil großstädtischen Lebens. In einer Zeit, in der das Ruhrgebiet alle Anstrengungen macht, seine Anziehungskraft für die Ansiedlung neuer und die Erweiterung bestehender Gewerbebetriebe zu verstärken, würde es sehr nachteilig sein, wenn der urbane Charakter der Ruhrgebietsstädte geschwächt würde.“

#### **City wird entscheidend gestärkt**

Anerkennend ist zu vermerken, daß die Stadt Mülheim a. d. Ruhr bisher kein in ihrem Eigentum stehendes Gelände für die Errichtung von Einkaufszentren oder Verbrauchermärkten auf der „grünen Wiese“ zur Verfügung gestellt hat, sondern statt dessen konsequent den Weg des Ausbaues der City in enger Zusammenarbeit mit der Kaufmannschaft und ihren Institutionen gegangen ist. Die als „Plan der Wirtschaft“ konzipierte Bebauung des Hans-Böckler-Platzes ist als ein hervorragender Beitrag zu einer leistungsfähigen City anzusehen. Durch eine starke Wohnverdichtung, die Schaffung einer zusätzlichen Verkaufskapazität von etwa 25 000 qm in Form eines gegen Witterungseinflüsse abgeschirmten vollklimatisierten Einzelhandelszentrums mit einem weiteren Warenhaus, ihre nahtlose Anbindung an den bisherigen Stadtkern sowie ihre Integrierung in den Verkehrs-Verknüpfungspunkt am Stadtbahnhof wird hier ein entscheidender Wandel vollzogen. Ähnliches gilt — wenn auch in kleinerem Umfange — für das in der letzten noch vorhandenen Baulücke der Innenstadt entstandene und 1970 eröffnete Schloß-Center, in dem erstmals in unserer Stadt eine echte Kaufpassage mit einem hochwertigen Warenangebot entstanden ist.

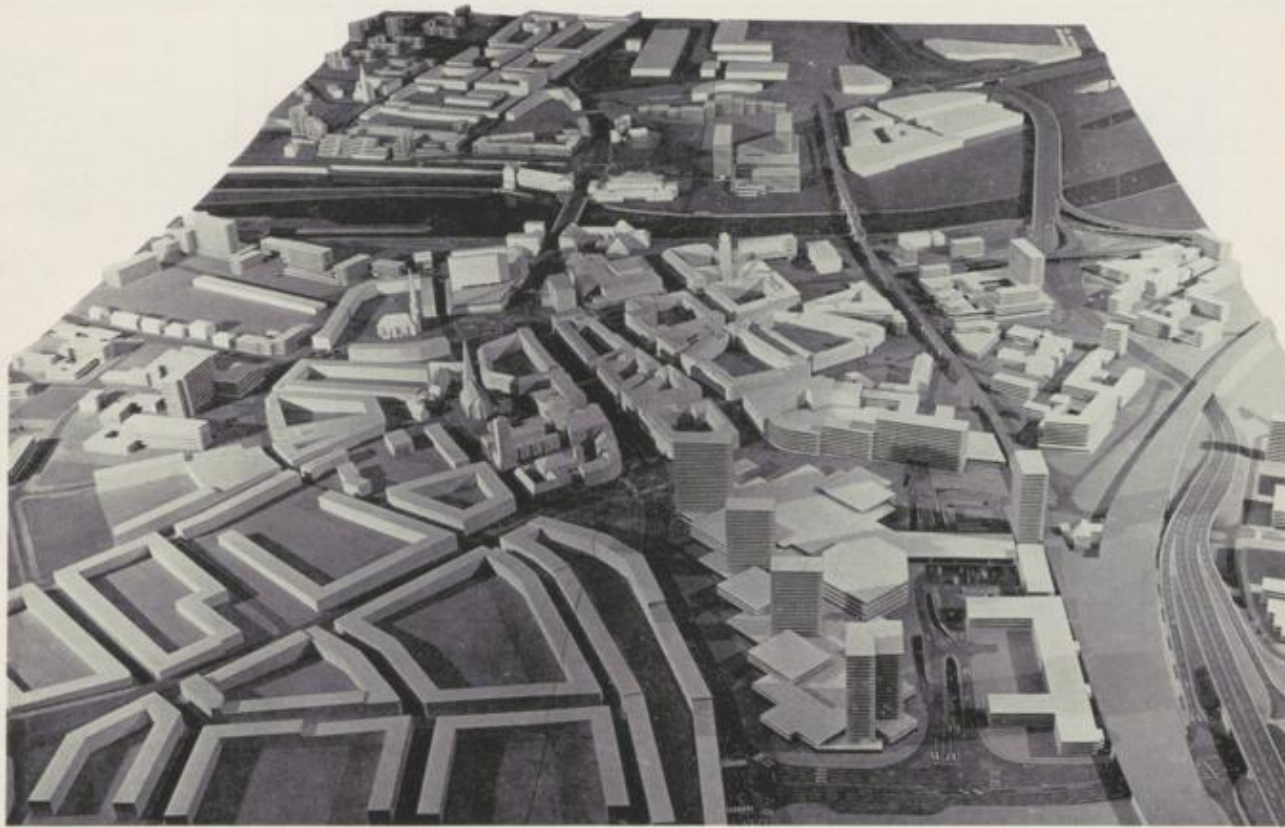
Wenn Mülheim a. d. Ruhr heute noch das größte Einzugsgebiet der Stadt Essen im Verhältnis zu deren Nachbarstädten ist, — vor 10 Jahren war es Gelsenkirchen, das aber zwischenzeitlich durch eine erhebliche Vergrößerung des Warenangebotes weit zurückgefallen ist — so wird sich dies in wenigen Jahren geändert haben, denn man kann mit Sicherheit mit einem Rückgang der Käuferabwanderung in die Nachbarstädte rechnen. Diese Tendenz zeigte sich im übrigen schon mit der Eröffnung des zweiten Warenhauses im Jahre 1965, die darüber hinaus in zunehmendem Maße zu einer Weckung des Käuferinteresses aus der Umgebung Mülheims führte. Vor allem an Wochenenden gehören einkaufende Besucher aus Duisburg, Oberhausen, dem Landkreis Düsseldorf-Mettmann, der in den letzten Jahren im Gegensatz zu den meisten Ruhrgebietsstädten einen überdurchschnittlichen hohen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen hatte, sowie bemerkenswerterweise auch aus Essen keineswegs mehr zu Ausnahmen.

#### Kaufmannschaft hat Chancen erkannt

Daß die Mülheimer Kaufmannschaft zu dieser erfreulichen Entwicklung in erheblichem Maße beigetragen und die Notwendigkeit der Kooperation erkannt hat, muß hier besonders herausgestellt werden. Im vergangenen Jahr haben die „Interessengemeinschaft Stadtmitte“ und der Mülheimer Verkehrsverein erstmalig eine großzügige Beleuchtungswerbung in den Wintermonaten durchgeführt, die auch über die Grenzen der Stadt hinaus Beifall und Anerkennung gefunden hat. Vorteilhaft haben sich auch die Prägung des Werbeslogans „Mülheim, die sympathische Stadt an der Ruhr“ sowie die Verteilung von kleinen Werbegeschenken an den verkaufslangen Samstagen ausgewirkt, die ebenfalls von den genannten Organisationen inspiriert worden sind. Unumgänglich wird es schließlich sein, daß alle Geschäfte der Innenstadt in der Mittagszeit geöffnet halten, um vor allem den Käufern, die lediglich ihren Arbeitsplatz in Mülheim a. d. Ruhr haben,

während dieser Zeit umfassende Einkaufsmöglichkeiten zu bieten. Hierdurch sowie durch einen weiteren Ausbau der Fußgängerstraßen und ihre ansprechende Gestaltung, denen allerdings das wesentlich erweiterte Angebot an Parkraum möglichst mit Schaffung einer Parkgemeinschaft des Einzelhandels vorangehen muß, wird in den 70-er Jahren ein entscheidender Schritt zu einem wirklich „großstädtischen Fluidum“ getan werden können.

Schließlich werden die Auswirkungen einer sich abzeichnenden Verbesserung der Wirtschaftsstruktur, die daraus resultierende Zunahme der Einwohnerzahl und der Masseneinkommen die Voraussetzung dafür schaffen, daß die nicht nur im Bereich des Einzelhandels, sondern auch im gesamten tertiären Sektor anstehenden Investitionen ihre Früchte tragen, so daß Mülheim a. d. Ruhr seinem Ruf, ein „Mittelzentrum par excellence“ zu sein, voll und ganz gerecht werden kann.



Mülheims Innenstadt (von Osten) — als Modell Ende der sechziger Jahre — in Wirklichkeit Ende der siebziger Jahre? Zumindest gilt dies für den zweiten innenstädtischen Ruhrübergang (oben rechts) und die Bebauung des Böckler-Platzes mit dem Verkehrsverknüpfungspunkt (vorn rechts); die bereits in Angriff genommen sind. Beim Böckler-Platz, auf dem ca. 700 Wohnungen, 25 000 qm Verkaufsfläche und fast 2000 Einstellplätze für Pkw entstehen, hat man erstmalig in unserer Stadt eine neue Form der „Verdichtung“ gefunden, indem man von der überholten Zeilenbauweise abgegangen ist.



## Wasser- bahnhof

Inh. Fam. Rieseberg

Alte Schleuse 1, Ruf 37736

Die kultivierte Gaststätte  
in reizvoller Lage a. d. Ruhr

Gute Küche,  
eigene Konditorei,  
gepflegte Getränke

## „DICKEN AM DAMM“

15 Minuten von der Endstation Linie 1

Mintarder Straße 139 · Ruf: 480115 · Besitzer: H. Langen

- Gepflegte Speisen und Getränke
- Landungssteg für Motorboote - Autoparkplatz
- Herrliche Dammterrassen
- Sälichen für kleine Gesellschaften

## Ausflugslokal Haus Kron

Anlegestelle  
der Ruhschiffe

Mühlheim/Ruhr-Saarn · Mintarder Str. 210

Ruf: 48284

## Gaststätte „Stader Loch“

A. aus der Wiesche

Mintarder Straße 250 · Ruf: 48278

Das herrliche Ausflugslokal

- Pikante Küche — Gepflegte Getränke
- Gemütliche Räume
- Direkt an der Ruhr
- Großer Parkplatz

Schloß Broich



Stadthalle

BROICH



Kölner Str. 139

Kloster Saarn

Au-berg

Haus Kron

Stader Loch

Forsthaus

n. Düsseldorf

MINTARD

Wasser-  
bif.

Mintard

er-  
hof  
erg  
uf 37736  
ststätte  
a. d. Ruhr

# Der schönste Teil der Ruhr



## Müller Menden

das älteste Haus im Ruhrtal,  
führend in warmer Küche und kalten Büfets in und außer Haus  
200 Jahre im Familienbesitz

- Mülheim (Ruhr), Mendener Straße 109, Fernsprecher 3 15 65 und 3 15 96
- Klub- und Gesellschaftsräume für Familienfeiern, Tagungen und Festlichkeiten.
  - Bundeskegelbahn
  - Parkplatz für 200 Wagen.

## Stammhaus „Müller Flora“

Inh. Friedrich Grobe - Telefon 3 71 67 - Mülheim-Ruhr - Dohne 74

Gesellschaftszimmer bis 90 Personen für Veranstaltungen jeder Art

- Gute Küche - eigene Konditorei
- Minigolfbahn - Parkplatz am Haus
- Bushaltestelle der Linie 23

NOMENVERZEICHNIS

1 Branchen-Verzeichnis