Das hat dieses stolze, immerhin über 83 Meter lange Schiff auch nicht verdient: Nachdem der 1929 in Dienst gestellte Seitenraddampfer „Mainz“ von der Köln-Düsseldorfer (KD) 1980 stillgelegt wurde, dient es nach aufwendiger Sanierung ab 1985 in Mannheim als Museumsschiff. Aber auch als Teil des Technoseums nagte der Zahn der Zeit an der Mainz, und seit 2018 ist es nicht mehr geöffnet. Jetzt sucht man nach einem neuen Träger. Da hat das Schifffahrtsmuseum Düsseldorf Interesse angemeldet und würde das Schiff gern geschenkt bekommen.

Dabei steht die SS Mainz schon seit Langem im Schatten der Goethe, eines Dampfers ähnlicher Bauart von 1913, der tatsächlich noch bis 2008 unter Dampf für die KD fuhr und – inzwischen umgerüstet auf Dieselmaschinen – immer noch für Nostalgiefahrten im Rheintal eingesetzt wird. Die Mainz ist dagegen der letzte noch für Reisen auf dem Rhein gebaute Seitenraddampfer. Und weil man der Goethe beim Umbau die Dampfmaschinen entfernt hat, ist die Mainz der letzte seiner Art, auf dem man noch die originalen Kessel und Antriebe der Schaufelrädern sehen kann.

Die Mainz unterwegs als Vergnügungsdampfer

Tatsächlich hatten sich in unserer Region Schlepper und Personenschiffe, bei denen seitlich am Rumpf angebrachte Räder von Dampfmaschinen angetrieben wurden, schon sehr früh als am besten geeignete Bauform für die motorisierte Binnenschifffahrt durchgesetzt. Als die Mainz 1929 aber in Dienst gestellt wurde, war die kurze Glanzzeit der Personendampfer als Verkehrsmittel auf dem Rhein schon vorbei. Immerhin konkurrierten solche weniger luxuriösen Schiffe auf Reisen zwischen Rotterdam und Basel zwischen 1860 und dem ersten Weltkrieg durchaus mit der Eisenbahn – also in Zeiten, in denen es noch nicht so darauf ankam, ob man für eine solche Tour mehrere Tage brauchte.
Deshalb wurde die Mainz beinahe während ihrer gesamten Dienstzeit als Vergnügungsdampfer eingesetzt, der für bis zu 1.800 Menschen bei Ausflügen Platz bot. Für solche Fahrten reichte die Zwei-Zylinder-Heißdampf-Verbundmaschine mit ihren rund 900 PS, die zwei Schaufelräder mit je 3,8 Metern Durchmesser antrieb, absolut aus. Ursprünglich mussten ca. 590 Kilo Kohle pro Stunde verfeuert werden, nach der Umrüstung auf Schweröl sank der Brennstoffverbrauch deutlich.

Der Deckplan nach dem Umbau in den 50ern

Viel erlebt hat die SS Mainz in ihren aktiven Jahren. Wobei sie mit Beginn des zweiten Weltkriegs zunächst stillegelegt wurde. Ab 1943 wurde der Dampfer aber im kriegswichtigen Personen- und Güterverkehr eingesetzt. So überstand sie als einziges Mitglied der KD-Flotte den Krieg in fahrfähigem Zustand, wurde 1946 von der US-Armee beschlagnahmt und für Freizeittouren für die Armeemitarbeiter von Assmannshausen genutzt. Zwischendurch diente sie in Düsseldorf als Hotelschiff, und ab 1949 lief sie wieder auf den traditionellen Schnellfahrten zwischen Köln und Mainz.
Jeweils in den Winterpausen wurde die Mainz nach und nach repariert und modernisiert; 1955/56 wurde die Maschine auf Schweröl umgerüstet. Im Sommer 1956 aber passierte es dann:

Am Mittag des 12. Juni 1956 kam es bei einem Wendemanöver der Mainz in Höhe des Koblenzer Pegelhauses zu einer Kollision mit dem zu Berg fahrenden 800-t-Gütermotorschiff Elise, das von einem 18-jährigen Matrosen ohne Rheinschifferpatent gesteuert wurde. Das Passagierschiff wurde backbord hinter dem Radkasten stark beschädigt. Kurz nachdem der Kapitän mit dem Havaristen das von ihm zur Evakuierung vorgesehene seichte Ufer in Koblenz-Neuendorf bei Rheinkilometer 592,5 erreichte, sank das Schiff infolge des starken Wassereinbruchs. Die 91 Passagiere und 40 Besatzungsmitglieder konnten von kleineren Booten und der Wasserschutzpolizei aufgenommen werden. Bedingt durch die starke Strömung des hochwasserführenden Rheins rissen die Ankerketten und die Mainz drehte sich mit dem Bug zur Flussmitte. Dabei brach der Schiffsrumpf kurz hinter den Radkästen durch. Nur die Schiffsaufbauten der oberen Decks hielten den Schiffskörper noch zusammen.[9] Mit Hilfe der Hebeböcke Kondor, Arend, Titan und Cyclop konnte der Havarist am 28. Juni gehoben werden. Noch in den Trossen hängend wurde der Schiffsrumpf notdürftig repariert und anschließend in Ufernähe verankert. [Quelle: Wikipedia]

Im Grunde wurde der noch gar nicht so alte Raddampfer danach komplett neu aufgebaut. Und durfte dann 14 Jahre lang ungestört Dienst tun, bis es im September 1970 bei Bingen erneut zu einer schweren Havarie kam. Das bewegte Schicksal der SS Mainz führte dazu, dass sich der Bedarf an Reparaturen, Umbauten und Umrüstungen ständig steigerte. So beschloss die Reederei, das Schiff 1980 außer Dienst zu stellen.

Ob das jetzige „Museumschiff Mannheim“ demnächst fest und als Teil des Schifffahrtsmuseums in Düsseldorf liegen wird, steht in den Sternen. Die Idee ist, ein hölzernes Plattbodenschiff aus dem frühen 17. Jahrhundert, das vor mehr als zehn Jahren bei Deichbauarbeiten ausgegraben und anschließend restauriert wurde, an Bord auszustellen. So könnte die Mainz die im Düsseldorfer Schlossturm arg begrenzte Fläche deutlich erweitern. Außerdem, so die Aussage, würde der am Rheinufer fest vertäute Seitenraddampfer das Bild der Stadt aufwerten. Allerdings gibt es weitere Interessenten für die Mainz: Die Stadt Hamburg wäre interessiert, ihre Sammlung alter Schiffe, die auf der Elbe zu sehen sind, zu erweitern, und das Binnenschifffahrtsmuseum in Duisburg hat sich auch als Kandidat gemeldet.

Gegen die Düsseldorfer Avancen sprechen auch die kalkulierten Umbaukosten von mehr als zwei Millionen Euro, zu denen noch die Kosten für einen passenden Steiger kommen, sowie die Frage, wo das Museumsschiff liegen soll. Noch vor wenigen Jahren haben die städtischen Behörden bei der Frage nach einem Badeschiff auf dem Rhein nämlich noch das Installieren von schwimmenden Anlagen auf dem Rhein im Stadtgebiet untersagt. Wenn überhaupt könnte das Museumschiff ohnehin nur weiter entfernt, zum Beispiel bei Kaiserswerth, festgemacht werden. Man wird sehen…

Raddampfer "Mainz" - seit 1985 "Museumsschiff Mannheim"

Dieses Video auf YouTube ansehen