John Deere 7730 bei den Seenotrettern:

Der Rothirsch am Strand

Schlepper auf dem Feld kennen wir alle, doch was macht ein John Deere 7730 am Strand der Ostseeinsel Usedom? Wir haben die Seenotretter in Zinnowitz besucht, die diesen Schlepper vor ihrem Bootstrailer einsetzen.

Etwas ungewöhnlich ist das Bild, wenn sich der umlackierte John Deere 7730 (148 kW/201 PS nach ECE R24) seinen Weg durch die Dünen bahnt. Donnerstags abends üben die Rettungsmänner um den Vormann Michael Hackenschmid am Strand von Zinnowitz mit dem neuen Schlepper.

Der Schlepper ist laut DGzRS (siehe Kasten) der erste seiner Art an den deutschen Küsten. 14 Jahre lang zog diesen Trailer ein Unimog 2150L mit allen Vor- und Nachteilen. Vor allem aber war der Unimog selbst mit der AS-Bereifung 495/70 R 24 auf dem weichen Sandboden vor Zinnowitz oft nur mühsam unterwegs und konnte nur auf dem so genannten Spülsaum (dort, wo die Wellen auf den Strand laufen und der Boden meist tragfähiger ist) ordentlich gefahren werden.
Daher lag der Ersatz durch einen Schlepper nahe. Da die bisherige Unimog-Werkstatt auch John Deere verkauft, waren zwei erfolgreiche Probeabende schnell organisiert. Ebenso zügig war die Entscheidung gemeinsam mit der DGzRS-Zentrale in Bremen getroffen, und ein neuer 7730 in Grundausstattung (einfaches Getriebe, ungefederte Vorderachse etc.) wurde bestellt; einziges Extra ist die Xenon-Beleuchtung. Finanziert wurden die Anschaffung und der Umbau durch eine private Spende. In Bremerhaven kam der Schlepper aus den USA an und wurde direkt in Richtung Trier verladen. Dort wurde die hydraulische Heckwinde montiert; aus Trier ging es nach Groß Ernsthof zum Händler Hans Meier OHG.

Beim Händler wurde der Schlepper „seetüchtig" gemacht. Das war beim 7730 erheblich einfacher als beim zunächst ins Visier genommenen 7530, denn mit der entsprechenden Bereifung (vorn 600/70 R 30, hinten 710/70 R 42) ist der 7730 von vornherein ein Stück höher. Außerdem ist im unteren Fahrzeugbereich des Schleppers aus amerikanischer Fertigung erheblich weniger Elektrik verlegt als beim Modell aus Mannheim.
Sämtliche elektrischen Bauteile und Steuerungen legte der Händler höher. Der Luftfilter bekam ebenfalls einen etwas höheren Platz, die Batterie wurde wasserdicht im Edelstahlgehäuse untergebracht. So erreicht der Schlepper eine Watttiefe von mehr als einem Meter, auch hochschlagende Wellen können der Maschine nichts anhaben.
Der Händler hat den Schlepper für die Umbauten komplett zerlegt. Bei der Gelegenheit wurden auch alle John Deere-farbenen Teile abmontiert und in das fahrzeugtypische Rot bzw. Schwarz der Seenotretter umlackiert und anschließend mit einer Wachsschicht versiegelt. Zeitgleich wurden die Kabinenholme hohlraumversiegelt. An allen Schmierstellen kommt seewasserbeständiges Fett zum Einsatz. Anstelle der normalen Schrauben setzte die Werkstatt Edelstahlschrauben ein.

Mit entsprechenden Umbauten erreicht der John Deere eine Watttiefe von gut einem Meter. Das Boot muss immer so zu Wasser gelassen werden.

Neben dem Höherlegen der Elektrik wurde die Batterie wasserdicht in einem Edelstahlgehäuse untergebracht. Aufstieg und Tankunterfahrschutz wurden verzinkt.

spann tief ein und fordert die 200 PS heraus. Ernsthaft festgefahren haben sich die Männer um Michael Hackenschmid aber noch nie – im Gegensatz zum Unimog, den mussten sie des Öfteren befreien. Neben den besseren Fahreigenschaften am Strand schätzen die Seenotretter vor allem die komplette Rundumsicht auf dem Schlepper. Die Endgeschwindigkeit von 40 km/h wirkt sich auf die Einsatzzeiten nicht nennenswert aus, da die Wege auf der Insel kurz sind und kaum hohe Geschwindigkeiten zulassen. Im Gegenteil: Am Strand ist der John Deere oft schneller, als es der Unimog war. Ein sehr großer Vorteil, der sich nach einem Sommer herauskristallisiert, sind die einfache Wartung und Reinigung der Maschine.

mit an Bord sein kann. Der Unimog konnte sechs Personen zum Einsatzort bringen. Aber da die Rettungsstation strandnah liegt, sind die Männer auch so schnell vor Ort.

Fazit: Die Rettungsmänner der DGzRS aus Zinnowitz auf Usedom setzen einen John Deere 7730 zum Ziehen ihres Bootstrailers ein. Der Schlepper kommt auf dem weichen Sandstrand viel besser zurecht als der vorherige Unimog 2150L. Neben einer spektakulären Erscheinung am Strand bietet der Schlepper also auch wirkliche Vorteile und Schnelligkeit für die freiwilligen Retter um den Vormann Michael Hackenschmid. Nebenbei war die spendenfinanzierte Maschine rund 100 000 Euro günstiger als ein neuer Unimog. Wie sich der Schlepper nach einigen Einsatzjahren im Salzwasser präsentiert, wird sich zeigen.

Christian Brüse

DIE SEENOTRETTER

Maik Just, Jürgen und Michael Hackenschmid, Werner Radeck und Lothar Pagel vor dem „Seenotretter". Fotos: Brüse

An der Rettungswache geht es etwas eng zu. Die Straße muss zum Rangieren kurzfristig blockiert werden.

Für eine bessere Traktion wurde die hintere Spur des Schleppers verbreitert, gefahren wird übrigens mit etwa 1 bar. Außerdem wurden die Aufstiegstreppe und der Unterfahrschutz des Tanks verzinkt. Der Aufbau von Signalanlage und Blaulicht setzte den Schlusspunkt des etwa dreiwöchigen Umbaus. Das war im Februar 2010.

In Zinnowitz hat der Schlepper bis heute gut 100 Stunden gelaufen. Jeden Donnerstag üben die Rettungsmänner mit der Maschine, mehrere Rettungseinsätze hat der 7730 auch schon hinter sich. Mit dem Trailer kommt das Gespann auf eine Länge von ca. 13 m, Boot „Hecht" und Anhänger wiegen zusammen rund 7 t. An sich keine großen Herausforderungen für den Schlepper.

Doch auf dem weichen Sandstrand ist der Schlepper in der Tat gefordert. Auch wenn der Trailer über eine ordentliche Bereifung an der Tandemachse verfügt, sinkt das Ge-

Imposante Erscheinung am Strand: Der 7730 muss zwischen den Strandkörben hindurch zum Einsatzort.

Nach dem Einsatz werden Trailer, Boot und Schlepper mit Wasser abgespritzt. Das dauert für den Schlepper rund 5 Minuten. Für den Unimog brauchten die Männer je nach Einsatz rund eine Stunde, insbesondere die Scheibenbremsen bedurften einer intensiven Reinigung und Pflege. Bisher der einzige Nachteil des Schleppers gegenüber dem Unimog ist, dass nur eine weitere Person

Die DGzRS

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) ist einer der modernsten Seenotrettungsdienste der Welt. Sie finanziert ihre gesamte Arbeit ausschließlich durch Spenden, ohne jegliche staatlich-öffentliche Mittel zu beanspruchen.

185 fest angestellte und über 800 ehrenamtliche Seenotretter sind an der deutschen Nord- und Ostseeküste jeden Tag 24 Stunden mit einer Flotte von 61 Seenotkreuzern und Seenotrettungsbooten einsatzbereit. Seit Gründung der Gesellschaft 1865 haben ihre Mannschaften mehr als 76 000 Menschen in Seenot gerettet oder aus lebensbedrohenden Gefahren befreit.

Mehr Informationen:
www.seenotretter.de.