

K-Geräte-Prüfung

Das K steht für Krafftfahrwesen. Das gesamte K-Gerät jeder Abteilung wurde früher alle zwei Jahre von einer mehrköpfigen Prüfungskommission ca. eine Woche lang überprüft. In den Hundertschaften wurden dabei alle Fahrzeuge einschließlich ihrem Zubehör und den Aktenführungen hierzu kontrolliert. Die Kfz-Werkstatt, das Ersatzteillager, die Kfz-Hallen und auch die Fahrschule wurden bei diesem Anlass mit der jeweils kompletten Ausstattung und Buchführung hierbei ebenso überprüft.

Bis etwa 1980 gab es noch „die Krafftfahrer“ im BGS. Jedem Krafftfahrer war ein spezielles Fahrzeug zugewiesen, für das er verantwortlich war und das er auch, bis auf wenige Ausnahmen, stets fuhr. Jede Hundertschaft hatte die ihr zugewiesenen Fahrzeuge, ihre Krafftfahrer, samt Hallenwart und Schirrmeister. Eine eigene Halle mit Rangierwagenheber, Unterstellböcken, Druckluftkompressor mit Zubehör, Waschutensilien (Bürsten, Schrubber, Gummizieher, Schläuche,...), Werkzeug und entsprechendem Verbrauchsmaterial (Putzlappen, Farben, Verdünnungen, Flüssigseife, Scheibenwaschwasser, ...) war der tägliche Arbeitsplatz der Krafftfahrer.

Das sehr aufwändige Prozedere einer K-Geräte-Prüfung führte zu manch groteskem Verhalten.

Schon ein Jahr vor einer K-Geräte-Prüfung wurde begonnen, Material zu „bunkern“. Dunkelgrüne und beige Farbe wurde in größeren Mengen angefordert und gehortet. Ebenso Putzlappen, Schmirgelpapier, Pinsel, Verdünnungen, Kaltreiniger und Sprühöl.

Etwa drei Monate vor der K-Geräte-Prüfung ging es dann richtig los. Die ersten Fahrzeuge, meist Lkw oder die Geschützten Fahrzeuge SW 1 und SW 2 wurden vor der K-Werkstatt auf der Rampe von unten mit dem Dampfstrahler bearbeitet. Anschließend stellte man die Fahrzeuge vor der Kfz-Halle der Hundertschaft auf Unterstellböcke und montierte die Räder ab. Mit einem Pinsel und Kaltreiniger wurde in mühseliger Handarbeit nun jedes Fahrzeug auf seiner Unterseite so lange bearbeitet, bis alles blitzsauber war. Lackschäden wurden anschließend ausgebessert. Sämtliche Ölabblass, Ölkontrollschrauben und Schmiernippel (davon gab es recht viele) wurden nun mit roter Lackfarbe angemalt. Sämtliche Staufächer und Kästen wurden geleert und gesäubert. Das Bordwerkzeug und Zubehör (von beiden gab es damals reichlich) wurden auf Schäden kontrolliert und das Kennzeichen des Kfz neu aufgemalt oder eingraviert. Wenn die Gleitschutzketten (= Schneeketten) Rost angesetzt hatten, wurden sie hinter ein Fahrzeug gebunden und auf jeder Seite einmal durch die Abteilung geschleift. Anschließend mit viel „Spüli“ abgewaschen, zum Trocknen aufgehängt und anschließend wieder mit Sprühöl eingesprüht. Die Blattfedern strich man mit Fett, das mit Graphitpuder vermischt wurde ein. Gummi-Fußmatten, die trotz waschen und schrubben nicht mehr schwarz werden wollten, wurden mit einer Mischung aus schwarzem Lack und Verdünnung schwarz gestrichen. So wurde ein Fahrzeug nach dem anderen auf „Hochglanz“ gebracht.

Sehr schnell setzte zwischen den Hundertschaften ein „Wettbewerb“ ein, wer die Fahrzeuge am besten hergerichtet hatte.

So hatte eine Hundertschaft plötzlich „über Nacht“ die Auspuffanlagen ihrer vier Sonderwagen SW 1 mit (privater) Silberbronze gestrichen. Dafür schabten wir dann in meiner Hundertschaft die Holzstiele vom Schanzzeug (Beil, Hacke und Spaten) bei allen unseren Fahrzeugen mit Glasscherben ab (Schmirgelpapier gab es nicht mehr) und strichen dann die Stiele mit klarer Lasur (privat beschafft) ein.



Sonderwagen SW 1

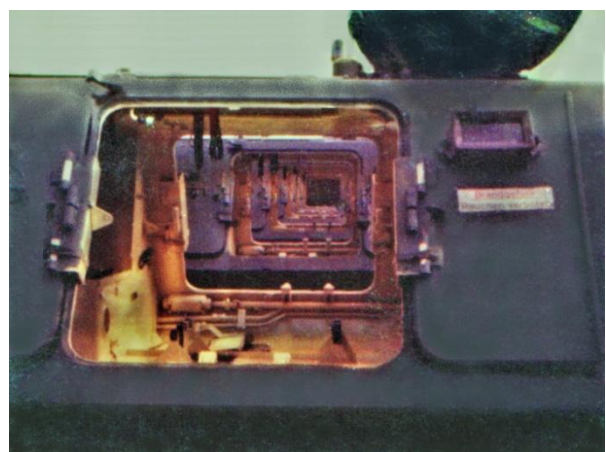


Schanzzeug: Klauenbeil, Kreuzhacke und Spaten

Am Prüfungstag der jeweiligen Hundertschaft war ein sehr früher Dienstbeginn, denn alle Fahrzeuge der Hundertschaft mussten noch aufgefahren werden. Mittels Maßstab und gespannten Schnüren wurden die Fahrzeuge im gleichen Seitenabstand zueinander und auf absolut gleiche Höhe (Vorderkante) hingestellt. Hinter den Fahrzeugen wurden auf dem Boden alle Bordwerkzeugteile und die gesamte Zusatzausstattung der Fahrzeuge in Reihung ihrer Nennung im „Begleitheft“ (= Buch, in dem alle Teile beschrieben und aufgelistet waren) ausgelegt.



*Vor der Kfz-Halle ausgerichtete Fz.
einer Hundertschaft bereit zur Überprüfung*



*Blick durch die geöffneten Seitenluken
der aufgefahrenen SW 1*

Jeder Kraftfahrer war für das ihm zugeteilte Fahrzeug zuständig. Der sich nähernden Prüfkommision wurde von ihm in „Achtung“ Stellung folgende Meldung gemacht: „Kraftfahrer Grenzoberjäger XY stellt Fahrzeug BG 31-624 zur K-Geräte-Prüfung vor!“

Bei einem VW-Kombi T 2 (VW-Bus) stellte sich bei der Prüfung heraus, dass die Nebelschlussleuchte nicht funktionierte. Der sich in der Nähe befindliche Schirrmeister behauptete sofort: „Vor einer Stunde haben wir sämtliche Beleuchtungen nochmals überprüft, da brannte die Lampe noch! Das habe ich selbst gesehen“.

Der Prüfer nahm einen Schraubendreher und schraubte die Streuscheibe ab. Zum großen Erstaunen aller Anwesenden fehlte in der Leuchte die Glühlampe. Das Lachen der Anwesenden war groß und es gab dann ein dickes Minus in der Bewertung für das Fahrzeug.

Autor: Walter Rügamer