

- brug for den centrale administration. De skyldes formodentlig at materiellet blev fordelt til hærens enheder så snart det var ankommet i landet, uden at de nøjagtige data såsom stel- og motornummer, oprindelsesland m.v. blev registreret. Det af tyskerne efterladte materiel blev først endeligt registreret i løbet af 1946, da personel fra Trainafdelingen
- 5 besøgte alle hærens enheder og registrerede hvad der var af køretøjer. Et centralt køretøjskartotek blev ikke etableret før i slutningen af 1947 ved HTK. Som kuriosum kan nævnes at man efter at have udfyldt de ca. 6000 kartotekskort fik afslag fra Krigsministeriet på valuta til anskaffelse af kartoteksskabe til kortene – om end denne lettere absurde situation senere synes at være blevet afhjulpet²⁶⁷.
- 10 Med afslutningen af de engelske leverancer i 1947 stod hæren med en udpræget heterogen samling af køretøjer fordelt på et utal af fabrikater og typer. Det medførte en hel del problemer både for den enkelte motoriserede afdeling, hvis personale skulle vedligeholde en lang række forskellige køretøjer og for de centrale myndigheder, der skulle skaffe reservedele, værktøj, håndbøger m.v. og så videre til dem.
- 15 Problemet blev søgt afhjulpet ved at samle de enkelte køretøjstyper ved bestemte afdelinger og ved at homogenisere hærens vognpark gennem anskaffelse og kassation. Det var dog først i 1949 at man for alvor kunne begynde den egentlige sanering af hærens vognpark²⁶⁸. Anskaffelsen af Nimbus motorcykler til hæren gjorde det muligt at reducere antallet af motorcykeltyper i hæren fra 10 til 3: Nimbus, primært til brug i
- 20 Danmark og BSA og Ariel, der primært skulle bruges ved styrkerne i Tyskland²⁶⁹. Endvidere var det efter de store indkøb af brugte Bedford lastvogne også muligt at begynde en standardisering af lastvognsparken omkring denne type, efterhånden som de blev istandsat²⁷⁰.

²⁶⁷ KOA til Krigsministeriet nr. 1651 af 15/05 1946; KOA til Krigsministeriet nr. 2780 af 3/9 1948. Begge i KOA-KB

²⁶⁸ Vedr. HTKs generelle betragtninger, se MTA til Krigsministeriet nr. 1626 af 13/4 1950. I MTA-KB

²⁶⁹ KOA til Krigsministeriet nr. 2827 og 2828 af 7/9 1948. Begge i KOA-KB. MTA til Krigsministeriet nr. 3218 af 19/10 1949 og nr. 4003 af 8/12 1949. Begge i MTA-KB

²⁷⁰ MTA til Krigsministeriet nr. 1229 af 20/5 1949 og nr. 841 af 11/4 1949. Begge i MTA-KB