



Ingeniøren 1946 ásamt bréfi til hafnarstjórans Valgeirs Björnssonar frá Kabinetssekreter Sveinbjörnsson 1946

Bjarni Benediktsson – Ingeniøren 1946 ásamt bréfi til hafnarstjórans Valgeirs Björnssonar frá
Kabinetssekreter Sveinbjörnsson 1946

Tekið af vef Borgarskjalasafnsins

bjarnibenediktsson.is

Einkaskjalasafn nr. 360
Stjórnmalamaðurinn
Askja 2-8, Örk 9

©Borgarskjalasafn Reykjavíkur



Herra

Kapnasstjóri, verkfræðingur Valgeir Björnsson

Reykjavík

Ísland.

Kabinekskræfar Sveinbjörnsson
Frondtjemsgade 10?
Köbenhavn
Ø.

Frondhjemsgade 10ⁱ

København, Ø, 18.-12.-46.

Kæri herra kaupastjóri

Valgeir Björnsson.

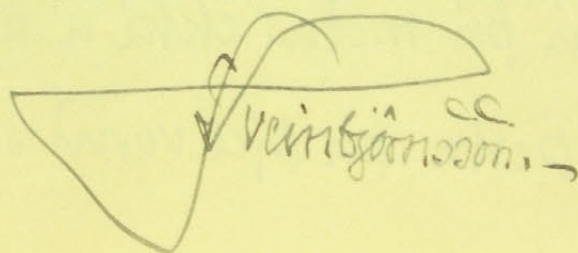
Hjernet sendi ég yður „Anmeldelse“ af Bók Krabbes:
Island og dets tekniske Udvikling, sem sonur minn
Erlingur, skrifstofustjóri í Handelsministeriet, hefur
skrifat. — ef þjer tengint ekki blattit. — þjer munir
vist eftir þvi hverjir hjálputu, þegar stórnálið
var komit í ógöngur, og þvi þjeri ég stríkat undir
nokkrar línur í greininni; ég get ekki sagt annat,
þó mjer sje málið dáiðit skylt, að mjer þykir Island
í þetta sinn nokkurt hægfara, at vit ekki erm höfum
„honorat“ þá stórníkkri hjálfi, sem Handels-
-ministeriet veithi okkur þá. Þjerur Halldórsson
er mi þvi miður ekki á lífi, þvi skrifa ég yður
um þetta, þvi þjer vorut sa einasti maður, sem

- að Pjetri sál. fráteknum - vornt kníttumum kum-
- ungur, ætli að kippa þessum í lag sem fyrst, en til
hagtasanka skal þig geta þess, að - ef nokkurt vertur
gíat-á-departementschef þessum á að fá stórridd-
-askrossinn, með stjörnu, en Erlingur stórriddas-
-krossinn, ef þar er ephir alþjafa reglum. -
- þig skal ekki orðlungja þekkt um þetta. -

Mjer þykir hálfleitunleg að hugsa þeim mí,
svo lískuggilegt sem mjer virðist ástandit mí og
framneftir, og enguinn sá matar til þeirra, sem
virðist þér um að taka í þaumanns eris og
þarf. -

Óska þig ytu og ytar alls þvís bestu mí um
Jóhni og alla framtít. -

Bestu kveðjur
ytur einlegur

 Veitbjörnsson. -

DIF

INGENIØREN

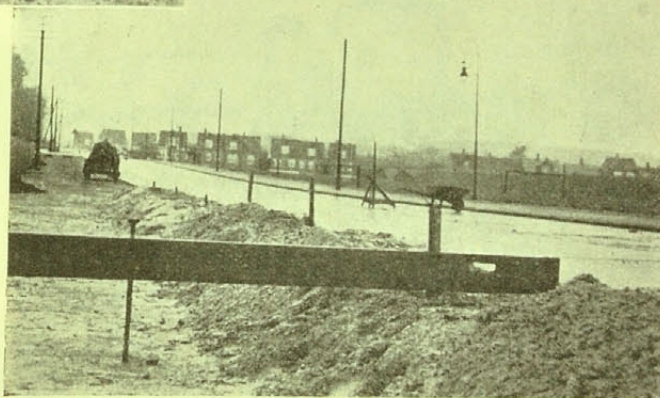
UDGIVET AF DANSK INGENIØRFORENING

LØFTNING AF BETONVEJE



MUD-JACKEN I ARBEJDE

REPARATIONEN ER HURTIG
UDEN AFBRYDELSE AF TRA-
FIKKEN OG EFTERLADER
INGEN SKÆMMENDE SPOR



VEJEN EFTER LØFTNINGEN

OPRETNING AF HULHEDER I
BETONVEJBANER SOM FØLGE AF
SÆTNINGER UDFØRES MED ORG.
AMERIKANSK LØFTEMASKINE

MONBERG & THORSEN ^{A/S}

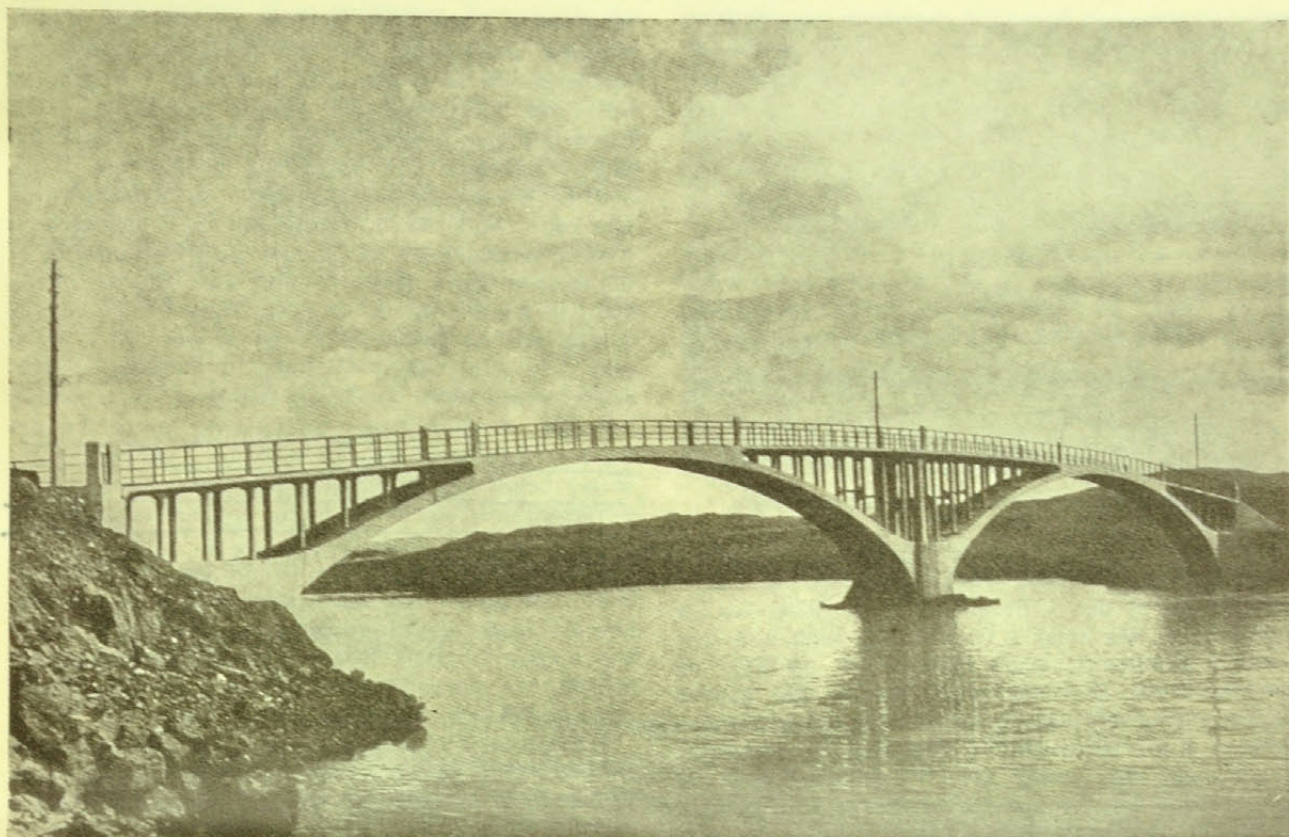
INGENIØRER & ENTREPRENØRER

GRØNNINGEN 19 . KØBENHAVN K

INGENIØREN
SIDE A. 485—492
SIDE B. 173—188

INDHOLD: Betragtninger over Produktionens Tilrettelægning, Be-
lastningssystemer, Leveringstider o.s.v. . Island og dets tekniske
Udvikling . Bør Forbehandling af Patentansøgninger internationa-
liseres . Stor-Stockholms Lokaltrafikproblemer . Boganmeldelse

55. AARGANG
49
7. DECBR. 1946



Jernbetonbro over Hvitá ved Ferjukot i Borgarfjarðarsýssel. Opført 1927—28.

Island og dets tekniske Udvikling

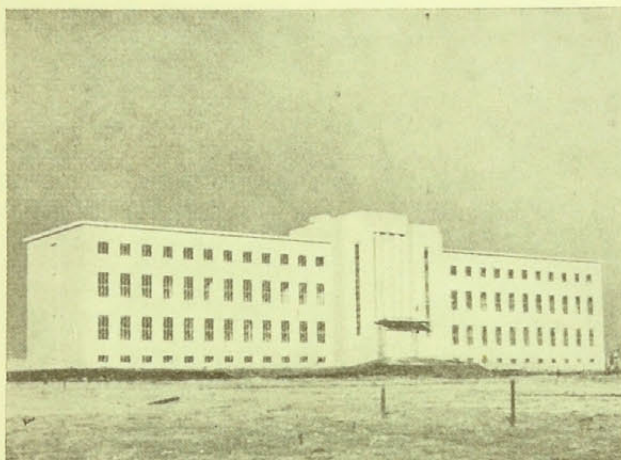
»Island og dets tekniske Udvikling« er Titlen paa et smukt Værk, som Civilingeniør, fhv. Fyr- og Havnedirektør *Th. Krabbe* fornylig har udgivet. Faa vilde vel være i Stand til paa en saa udmærket og grundig Maade, som Civilingeniør *Krabbe* gør det, at redegøre for Islands tekniske Udvikling, et omfattende og mangesidet Emne. Men *Krabbe* har haft alle Forudsætninger for at løse Opgaven. Som 30-aarig ansattes han, der er af dansk-islands Slægt, som Landsingeniør paa Island og var i mere end 25 Aar knyttet til Fyrvæsenet og Havnevæsenet dér. I Samarbejde med de islandske Ingeniører har han i høj Grad været med til i Aarene fra 1906 til 1936 at præge Islands tekniske Udvikling paa vigtige Omraader. Hans indgaaende Kendskab til islandske Forhold er kommet det Værk til gode, som nu er udsendt. Det bærer Præg af Forfatterens Flid med at samle hele det store Materiale og af hans Kærlighed til det Arbejde, han stod midt i, og til det Land, han viede sine bedste Kræfter.

Islands tekniske Udvikling gaar ikke langt tilbage i Tiden. Stort set skal man ikke mere end 70—80 Aar tilbage for at finde Begyndelsen til den moderne Udvikling, og først i de sidste 30—40 Aar har Udviklingen rigtig taget Fart og hidført afgørende Ændringer i Levevilkaarene paa Island.

Island er ikke længere Landet, hvor man rider ad

daarlige Stier i et uvejsomt Terraæn, ofte tvunget til at gøre lange Omveje for at passere Floderne uden for stor Risiko. Et udstrakt Net af Veje og mangfoldige Broer har muliggjort en hurtig Udvikling af Biltrafikken, en af de væsentlige Forudsætninger for det Opsving i den økonomiske Udvikling, som Island kan opvise. Ingen, der læser Afsnittene om Vej- og Brobygningsarbejdet og studerer de mange udmærkede Billeder, som gør Fremstillingen saa levende, vil kunne undgaa at faa den største Respekt for det Arbejde, der under vanskelige Vilkaar er udført af en Befolkning paa kun ca. 125.000 Mennesker. Disse Arbejder er i det væsentlige udført af Islænderne selv. Selvfølgelig er der ikke Tale om et Net af Autostradaer, men om et efter Trafikforholdene afpasset Vejnet.

Krabbe gør ogsaa Rede for Faserne i det islandske Jernbanespørgsmaal. Som bekendt er der ingen Jernbaner paa Island, men det er ikke udelukket, at dette Spørgsmaal før eller senere dukker op igen og kan blive af Interesse, ogsaa for danske Ingeniørvirksomheder. Der kan formentlig kun blive Tale om en elektrisk Bane fra Reykjavik til det frugtbare Sydland, en Strækning paa højst ca. 100 km, en Opgave, som teknisk set skulde være ret overkommelig. Det er alene et Spørgsmaal, om der bliver økonomisk Basis for et saadant Foretagende.



Islands Universitet. Hovedbygning. Fuldført 1941.

Udviklingen af Post-, Telegraf-, Telefon- og Radiovæsenet gøres der i Bogen Rede for samt for de Spørgsmaal, der staar i Forbindelse med hele den søværts Transport, altsaa Skibsfarten og Fyr- og Havnevæsenet, Omraader som Krabbe har ganske særlige Forudsætninger for at belyse. Fremstillingen trækker Linierne bagud i Tiden paa en udmærket Maade, saa man lærer hele Udviklingsgangen at kende. Naar man — blot for at nævne et Eksempel — tænker paa, hvor store Kyststrækninger der skal sikres med Fyr — Island har 135 saadanne — vil man forstaa, hvilket enormt Arbejde, Landet har paataget sig ogsaa paa dette Omraade.

Danmark har jo fra gammel Tid været interesseret — og er det stadig — i Sejladsen paa Island, saavel ved selve Besejlingen som ved Bygning, for dansk og islandsk Regning, af Skibe til Islandsfarten, og danske Ingeniørfirmaer har forestaaet flere af de store Havnebygningsforetagender. Det er derfor af særlig Interesse for danske Kredse at læse Fremstillingen af disse Emner.

Dette gælder ogsaa Afsnittene om Udnyttelsen af Vandkraften og af Jordvarmen. Island raader over enorme Vandkraftsmængder, der kun er sparsomt udnyttede. Der er kun eet nogenlunde stort Anlæg, nemlig Sogfos-Anlægget paa Sydlandet. Det er paa 20.000 HK. og forsyner bl. a. Reykjavik med Elektricitet. De 18 eksisterende Værker med over 40 HK. har tilsammen kun ca. 40.000 HK. Udnyttelsen af Vandkraften har ofte sat Fantasiens paa Island og andre Steder i Sving, men Forholdene har ikke hidtil muliggjort en stor Udnyttelse af Kraften. Den er jo ikke gratis, for saa vidt som dens tekniske Udnyttelse koster mange Penge, og hidtil har man ikke rigtig vidst, hvad Kraften skal bruges til. En storindustriell Udnyttelse kræver vel ogsaa en bredere Basis, baade befolkningsmæssigt set og i Henseende til Raastoffer.

Danske Virksomheder har haft betydelige Arbejder i Forbindelse med Vandkraftsudnyttelsen, men i endnu højere Grad gælder dette Udnyttelsen af Jordvarmen. Det Anlæg, der i det sidste Aar er bygget til Centralopvarmning af hele Reykjavik, er enestaaende i sin Art. Det er som bekendt A/S Højgaard & Schultz, der har udført dette Arbejde, hvis Gen-

nemførelse i det hele skyldes et lykkeligt dansk-islandsk Samarbejde. Det var et teknisk interessant Eksperiment, som nærmere beskrevet i Bogen, og adskillige Vanskeligheder maatte overvindes. Dets Gennemførelse mødte ogsaa finansielle Vanskeligheder. Anlægget var oprindeligt projekteret til ca. 8 Mill. Kr. og nødveindiggjorde en Kreditgivning paa ca. 6 Mill. Kr. I Betragtning af Forholdene i Aarene umiddelbart før Krigen og i Betragtning af de relativt store Beløb, Island allerede da havde laant til Gennemførelse af andre store Projekter, var 6 Mill. Kr. en betydelig Risiko at gaa ind i. De 6 Mill. Kr. vilde, set i Forhold til Befolkningsstørrelsen, svare til en Kredit til Danmark paa omkring 200 Mill. Kroner. Uden forstaaende Støtte fra det danske Handelsministeriums Side i Form af en meget betydelig Kreditgaranti gennem Statens Eksportkreditordning havde Sagen sikkert ikke kunnet gennemføres.

Ogsaa Husbyggeriet paa Island belyses i Bogen. Indtil for en 30—40 Aar siden fandtes paa Island kun faa større Bygningsværker, men Tiden derefter kan opvise en livlig Byggerivirksomhed, baade Beboelseshuse, større Forretningshuse og Skoler, Hospitaler og Kirker.

I Slutningen af Bogen berettes om Industrien og Haandværket paa Island. Basis for den islandske Industri er Landbruget og Fiskeriet, der leverer Raastofferne til Mejerierne og Spinderier og Væverier samt til Sildeolie- og Fiskemelsfabrikkene. Der er naturligvis snævre Grænser for en videre Udvikling af Islands Industri, først og fremmest er det vel et Spørgsmaal om Arbejdskraft. Et Omraade — som Bogen iøvrigt ikke beskæftiger sig med — hvor der kunde tænkes at være Muligheder for en betydelig Udvikling, er Landbruget, hvor man gennem større Anvendelse af Maskiner formentlig kunde skabe øget Produktion, der atter kunde danne Udgangspunktet for visse Industrier.

De foranstaaende Linier tager kun Sigte paa at give et kort Indtryk af Bogens Indhold og de deri givne, tildels meget detaljerede Oplysninger. Der kan nok være Grund for danske Forretningsfolk til at gøre sig bekendt med den, i Særdeleshed for dem, der har Tanker om Udvidelse af deres Afsætningsomraade. Mange danske Produkter har fundet og kan sikkert ogsaa fremover finde Afsætning paa Island, og for den, der søger noget saadant, er Bogen særdeles nyttig, for saa vidt som den giver et udmærket Grundlag for Forstaaelsen af Vilkaarene for betydningsfulde Sider af islandske Erhvervsforhold, og den, der vil vinde ind paa et saadant Marked, gør klogt i at udvide sit Kendskab til de stedlige Forhold og lære de historiske Forudsætninger for Udviklingen at kende.

Det er altid vigtigt, at man besidder det fornødne Forhaandskendskab, det gælder ikke mindst i Forholdet til Island, og paa det Punkt har det ikke altid staaet alt for vel til i Danmark — naar bortses fra en ret snæver Kreds af Personer, Island staar stadig for alt for mange blot som Sagaaen; og saa ved man, at der er noget, der hedder Geysir og Hekla, tror, at man rider rundt paa smaa Heste, ved, at der er noget med Klipfisk, og mener ende-

lig, at Øen beboes af et vanskeligt Folkefærd, der mest af alt har interesseret sig for at rive sig løs fra Danmark. Nogen Bedring i Kendskabet til Island har de senere Aar vel ført med sig takket være bl. a. Dansk-islandsk Samfund, som — med Støtte af Islands Trafikministerium, Dansk-islandsk Forbunds-fond og Civilingeniør Knud Højgaards Legat — har udgivet ogsaa denne Bog til Oplysning om islandske Forhold. Men alligevel er det ofte beskæmmende at mærke, hvor lidt man i Danmark kender til Forholdene, udenfor den snævre Kreds. For ganske faa Aar siden, da Spørgsmaalet om Islands Op-hævelse af Forbundsoverenskomsten af 1918 med Danmark var aktuelt, altsaa 25 Aar efter at Dan-

mark havde anerkendt Islands Selvstændighed, kom jeg ud for, at en højerestaaende dansk Embedsmand, som burde vide Besked, spurgte mig, hvorfor Island nu vilde være selvstændigt. Jeg fandt ikke noget bedre Svar end dette: »Det er maaske bl. a., fordi De, min Herre, kan spørge, som De nu gør«.

Jeg tror, han forstod det.

Hermed være denne Bog anbefalet. Den giver en udmærket, afrundet Fremstilling af Forholdene og indeholder mange nyttige Oplysninger. Det er ingen Indvending mod Forfatteren eller mod dem, der har udgivet Bogen eller støttet dens Udgivelse, at man kunde ønske, at den havde foreligget for mange Aar siden.

E. Sveinbjørnsson.

Bør Forbehandling af Patentansøgninger internationaliseres?

Et interessant Foredrag i den nystartede Forening:
„Patentvæsenets Forbehandlerforening“

347.779

Forinden ovennævnte Foredrag refereres skal i det følgende omtales Udviklingen paa det foreliggende Omraade her i Danmark samt fremføres et Par Ord om »Patentvæsenets Forbehandlerforening« og nogle af de Opgaver, som denne Forening har taget op.

Forbehandler er som bekendt Navnet paa en Stilling ved Patentvæsenet. Oprindeligt traf Patentkommissionens Medlemmer ikke alene Afgørelse i Patentsagerne, men foretog desuden den til Brug ved Behandling af Ansøgningerne nødvendige Nyhedsundersøgelser. Efterhaanden som Patentansøgningernes Antal og Patentkommissionens Bibliotek voksede, blev Arbejdet med Nyhedsundersøgelsen uoverkommeligt for Kommissionens Medlemmer, og det blev derfor nødvendigt at ansætte Personale til at foretage Nyhedsundersøgelser. Stillingen ved dette Arbejde blev benævnt Forundersøger og selve Arbejdet Forundersøgelse.

Om Resultatet af Forundersøgelsen udarbejdede Forundersøgeren en Rapport og var dermed færdig med Sagen, idet denne derefter overgik til Kommissionens Medlemmer til Viderebehandling.

Ved denne Ordning var Forundersøgelse og Behandling af en Sag ret adskilt. Forundersøgeren havde ikke Lejlighed til at følge Sagens videre Udvikling, naar Nyhedsundersøgelsen var afsluttet, og den, der traf endelig Beslutning i en Sag, havde ikke direkte Føling med Forundersøgelsesarbejdet. Det er indlysende, at en saadan Ordning indebar visse Ulemper, navnlig naar f. Eks. en Sag var blevet indskrænket eller ændret paa Grund af det fremdragne nyhedsskadelige Materiale. Maaske var en fornyet Forundersøgelse da nødvendig, men hvorvidt en saadan skulde foretages eller ej, kunde det være van-

skeligt for Kommissionens Medlemmer at afgøre, idet de ikke havde Forundersøgerens omfattende Kendskab til det eksisterende Forundersøgelsesmateriale.

En af de Opgaver, som Direktøren for Patent- og Varemærkevæsenet, cand. jur. N. J. Ehrenreich-Hansen tog op ved sin Tiltrædelse i 1928, var en Forbedring af dette Forhold. Resultatet blev, at Forundersøgerne overtog en Del af Arbejdet ved den videre Behandling af Sagerne. Til Forundersøgelsesarbejdet kom altsaa desuden et Forbehandlingsarbejde, og Forundersøgeren blev tillige Forbehandler.

Ordningen medførte flere Fordele. Der kom saaledes et mere intimt Samarbejde mellem Forundersøgerne og Patentkommissionens Medlemmer. Endvidere kunde Forundersøgerne selv foretage en supplerende Forundersøgelse, naar de ved Forbehandlingen af Ansøgningen skønnede en saadan Undersøgelse nødvendig. Hertil kom desuden, at Patentkommissionens Medlemmer aflastedes i deres Arbejde, hvad heller ikke var uden Betydning, naar man tog det med Aarene stadig voksende Antal af indleverede Patentansøgninger i Betragtning.

Ordningen indførtes til at begynde med forsøgsvis og er nu gennemført saaledes, at praktisk talt alle ved Patentvæsenet beskæftigede Forundersøgere ogsaa er Forbehandlere. Herved har det danske Patentvæsen nærmet sig svensk og hollandsk Patentpraksis.

Den 28. Marts 1946 stiftedes »Patentvæsenets Forbehandlerforening«. Som Medlem af denne Forening kan optages enhver under Patentkommissionen arbejdende Forbehandler eller i Patentdirektoratet ansat Civilingeniør. Foreningens Formaal er at frem-