

erhvervsmæssige Fællesinteresser for Grupper af Statsborgere. Nu er Forholdet imidlertid dette, at ved Loven af 12. April 1911 om Handel med Smør og fremmede Landbrugsprodukter overgik Lurmærket til at blive et Statsmærke; Staten overtog altsaa ved denne Lejlighed Eneretten over Lurmærket. Men med den paagældende Ret fulgte ogsaa en Pligt, nemlig den Pligt for Staten ved Registrering i Udlandet i videste Omfang og under muligt betryggende Form at vinde den Beskyttelse for Lurmærket, som dets Stilling som Statsmærke kræver. Dette Formaal var netop det, som i første Linie var Hensigten med den i Fjor vedtagne Lov angaaende Fællesmærker. Under Henvisning hertil, og idet jeg for mit Vedkommende maa anse det for at være af allerstørste Betydning, at vi i videste Omfang, og inden det endnu er for sent, faar sikret Eneretten for Lurmærket ved Registrering i Udlandet, skal jeg tillade mig at forelægge den højtærede Landbrugsminister følgende Spørgsmaal: Hvorvidt og i hvilket Omfang er der fra Regeringens Side draget Omsorg for i Udlandet at sikre Statens Lurmærke den fornødne Beskyttelse?

Endnu et Spørgsmaal vilde jeg i denne Forbindelse gerne tillade mig at forelægge den højtærede Landbrugsminister. Under Forhandlingerne i Fjor om Loven om Fællesmærker pegede jeg paa den Kendsgerning, at der til Kuba og Brasilien var udført hollandsk Daasesmør, som falskelig var forsynet med dansk Oprindelsesbetegnelse. Jeg pegede endvidere ved denne Lejlighed paa, at vi ved at tiltræde Madrid-Konventionen af 14. April 1891 kunde sætte en Stopper for denne mildest talt mindre heldige Trafik, idet der nemlig i denne Konvention er bestemt, at Varer, der falskelig angiver et af Konventionslandene som Oprindelsesland, kan beslaglægges, enten i det Land, hvor den falske Oprindelsesbetegnelse er paaført, eller i det Land, hvortil Varerne er indførte. Under Henvisning dertil anmodede jeg den daværende Handelsminister, under hvis Ressort det paagældende Lovforslag henhørte, om at drage Omsorg for, at Danmark kom til at tiltræde den nævnte Madrid-Konvention. Det er endvidere bekendt for mig, at det paagældende Spørgsmaal blev behandlet afdagte 24. Oktober paa et Møde, som blev afholdt af Repræsentanter for Landbrugets Hovedorganisationer; og ved den Lejlighed vandt Tanken om Danmarks Tilslutning til Madrid-Konventionen udelt Tilslutning, hvorhos man an-

modede Landhusholdningsselskabet om at føre denne Sag videre, hvilket er sket ved en Henvendelse til Landbrugsministeriet. I Henhold til det saaledes anførte bliver det andet og sidste Spørgsmaal, jeg vil tillade mig at forelægge den højtærede Landbrugsminister, saalydende: Er der fra Regeringens Side foretaget forberedende Skridt til Danmarks Tiltræden af Madrid-Overenskomsten af 14. April 1891 angaaende urigtig Oprindelsesbetegnelse, og i bekræftende Fald: Hvor langt er man naaet med de paagældende Forberedelser?

**Rambusch:** Til en af Udtalelserne fra det ærede 2det Medlem for 1ste Kreds (Bransen) vil jeg gerne knytte nogle faa Bemærkninger og understrege, hvad det ærede Medlem udtalte. Det er i Anledning af den Nybevilling, der er foreslaaet for at sætte Statsbanedriften i Stand til at fjerne en Søofficer fra Førelsen af et af Skibene paa Korsør—Kiel-Routen og erstatte ham med en civil Skibsfører. Det forekommer mig, at man absolut maa understrege, at i dette Tilfælde er Marinens Interesser afgjort tilsidesatte eller bliver det, hvis man gaar ind paa denne Bevilling. Det har altid fra Marinens Side været en Bestræbelser at skaffe Søofficererne saamegen og saa rigelig Lejlighed til at føre Skibe som muligt, og det har altid været anset for højest nyttigt og ønskeligt, at Førerne ogsaa benyttedes i den almindelige Skibsfart, og det har været Tilfældet i lange Rækker af Aar. Naar man der overfor gør gældende, at det er aldeles utilladeligt, at Søofficererne tager Brødet ud af Munden paa de private Skibsførere, er det et Argument, som i dette Tilfælde aldeles ikke passer; thi Skibene netop paa denne Route har været førte af Søofficerer vistnok lige saa længe, som Routen overhovedet har bestaaet, i alt Fald i lange Rækker af Aar, og længe før der overhovedet eksisterede danske Statsbaner. Jeg har saaledes aldeles bestemte personlige Erindringer fra Sommeren 1858, hvor jeg rejste ad denne Route, og Skibet, der gik imellem Kiel—Korsør og Aarhus, førtes af en Søofficer, og det samme har været Tilfældet siden. Naar man som andet Argument anfører, at Farvandet paa denne Route vanskeligt kan betros til Søofficerer, staar derved for den positive Erfaring, at det er meget faa Router, hvor der er forefaldet saa faa Ulykker og saa faa Grundstødninger og den Slags Fejl som netop paa denne. Man skal have vanskeligt ved at paavise, at der paa denne Route paa nogen Maade