

mig i, men jeg vil gøre den alligevel. Jeg vil sige, at dersom Erhvervslivet kræver en saa betydelig Støtte, og humane Formaal ligeledes kræve en saa betydelig Støtte, at disse Formaal nødvendiggøre en Forøgelse af Skattebyrden, saa ser jeg ingen Ulykke i dette. Jeg tror, at Skatterne her i Landet, Statsskatterne, ere lave i Forhold til Statsskatterne i andre Lande. En Indkomstskat, der i Gennemsnit er under 2 pCt., en Formueskat paa $\frac{6}{10}$ pro mille og en Ejendomsskyld paa $\frac{1,10}{10}$ pro mille ere ikke store Skatter, og jeg vil sige, at skulde det ske, hvad jeg ikke venter eller haaber vil indtræde, at almenyttige Foretagender ville kræve f. Eks. et Tillæg til Indkomstskatten af 25 Øre pr. 100 Kr. og Ejendomsskylden af 10 Øre pr. 1,000 Kr., vilde et saadant lille Beløb straks udgøre et Par Millioner Kr., og der vilde da ikke være nogen særlig Ulykke i dette, om der kom et saadant lille Tillæg. Ogsaa her mener jeg, at det ny Skattegrundlag har en meget væsentlig Fordel, at man ikke, naar Nødvendigheden kræver forøgede Udgifter, bliver nødt til at gaa til Statslaan af den Grund.

Jeg har sagt, at jeg ikke vilde komme videre ind paa at omtale Finanslovens Enkeltheder, men der er alligevel et Punkt — der i øvrigt ikke just gælder Finansloven —, som jeg vil omtale, inden jeg slutter; jeg har haft Lejlighed til at omtale det adskillige Gange tidligere, og det ligger mig meget stærkt paa Sinde. Det er et Spørgsmaal, som vort Naboland Norge har arbejdet paa i 25 Aar. Der er under de forskellige Ministerier her i Landet Gang efter Gang fra Norges Side kommet Henvendelse til den danske Regering om Tilvejebringelse af en bedre Forbindelse mellem Frederikshavn og Norge ved Gennemførelsen af en daglig Dampskibsfart, idet man forlangte af os, at der skulde sættes et Eksprestog i Gang i hver Retning, et til og et fra Frederikshavn. Sidste Gang, den norske Regering henvendte sig til den danske, var i September 1901, det vil altsaa sige, efter den første Venstregerings Dannelse, og medens afdøde Hørup var Trafikminister. Disse Henvendelser have ikke sat nogen Frugt. En saadan gennemgaaende Forbindelse sætter man fra Norges Side Pris paa af flere Grunde, men navnlig da af to, som jeg skal tillade mig at nævne. For det første vilde Norge derved faa Vesteuropas Post hurtigere, naar den gik igennem Jyl-

land og ved daglig Dampskibsfart op til Kristiania eller Laurvig. For det andet, hvilket er Hovedpunktet, vilde man faa Kristiania forsynet med ordentligt frisk Kød hver Dag. Dette er et stort Savn for Kristiania, som de have beklaget sig over, idet den nuværende Transport af Kød til Kristiania her fra Danmark er meget mangelfuld. Hvis der derimod daglig blev sat Dampskibe i Gang, kunde Kødet i de afkølede Rum komme friskt og godt derop. Det var Fordelene for Norges Vedkommende. Men Fordelene for vort Land ere meget større. For det første vilde vore Statsbaner faa Indtægten af at befordre den norske Post, som nu gaar over Helsingborg gennem Sverige op til den norske Grænse, og Danmark vilde da ogsaa faa den stigende Trafik, der muligt fulgte dermed. For det andet, og det er navnlig det, jeg lægger Hovedvægten paa, vilde vi i Kristiania kunne skabe et Marked for dansk fersk Kød, som vi vilde være ene om og ingen Konkurrence have, idet Nordmændene sætte dansk Kød over svensk. For det tredje kunde vi, hvis denne Forbindelse blev etableret, nedlægge Kieler-routen og derved spare temmelig betydelige Beløb. Vi vide alle sammen, at de Skibe, vi have i Gang mellem Korsør og Kiel, give et ikke ringe Underskud hvert Aar, men ikke nok med det. Foruden dette Underskud er vor Statsbanedrift belastet med Eksprestog i Anledning af denne Overfart mellem Korsør og Kiel; hvor meget det koster Statsbanedriften og hvor megen Fordel Statsbanedriften vilde have af at være fri for det, kan ingen af os sige, det er et ikke saa ganske lille Beløb. Hele denne Historie kunde fuldstændig nedlægges, naar vi paa den ene Side have Gedser—Warnemünde Routen og paa den anden Side havde Hurtigtogsforbindelsen gennem Jylland med daglig Dampskibsforbindelse til Norge og Sverige i sidstnævnte Henseende fra Frederikshavn til Gøteborg, om hvilken Forbindelse der er et ligesaa levende Ønske.

Jeg vil gerne tillade mig at henlede den nuværende Finansministers og Trafikministers Opmærksomhed paa dette Spørgsmaal, og hvis der atter skulde aabne sig Muligheder for Forhandlinger med Norge herom, vilde jeg sætte overordentlig Pris paa, at saadanne gentagne Ønsker fra Norges Side bleve mødte med den allerstørste Velvillie herfra.

Til disse Bemærkninger skal jeg ind-