

drift fornødne lokaler til rådighed og påtager sig bygningens forsvarlige udvendige vedligeholdelse. Overenskomsten tinglyses for statskassens regning som rådighedsindskrænkning på vedkommende ejendom.“

De anførte regler om *betingelser for oprettelse og drift af en navigationsskole* bygger på erkendelsen af, at den stedfundne udvikling har forrykket forudsætningerne for videreførelsen af den hidtidige ordning.

Denne, som blev etableret i 1922, var baseret på princippet om ministeriets godkendelse af den enkelte navigationsskole. Herved opnåede skoleejererne mod at stille lokaler vederlagsfrit til rådighed for undervisningsvæsenet statens garanti for dækning af driftsudgifterne. Navnlig bestyrernes og lærernes udnævnelse som tjenestemænd har imidlertid betydet, at der blev tilvejebragt et nyt selvstændigt grundlag for deres ansættelse, og at statens fornævnte „garanti“ over for skoleejerne for så vidt er blevet uden indhold.

Hertil kommer ønskeligheden af fra tid til anden at kunne regulere forholdet mellem staten og skoleejerne inden for lovens rammer til nærmere afgrænsning af pligterne i både økonomisk og tidsmæssig henseende.

§ 20 giver regler om *godkendelse af skipperskolér*, som fremtidig gør det muligt — uden at lovændring i hvert enkelt tilfælde bliver nødvendig — at godkende skipperskoler på sådanne steder i riget, hvor der i praksis opstår trang dertil.

4. afsnit (§§ 26-32) indeholder *almindelige bestemmelser, ikrafttrædelses- og overgangsbestemmelser*.

Som en nydannelse foreslås det i § 26, at der nedsættes et *uddannelsesråd*, bestående af navigationsdirektøren som formand samt 8 andre af handelsministeren udnævnte medlemmer. Paragraffen giver nærmere regler for, hvorledes medlemmerne udpeges.

Rådets opgave bliver at *tilrettelægge undervisningen* på navigationsskolerne og at udtale sig om eventuelle *væsentlige ændringer i undervisningen*.

Det er endvidere i paragraffen foreslået, at rådet skal fore-