

of primary forms in Ukraine. Their definition and taking into account in projecting, renovation and further development of content of postgraduate pedagogical education of professionals will permit to guarantee state and society by highly skilled personnel, which corresponds to contemporary demands and tries to have creative professional and individual perfection.

**Keywords:** graduate education, teacher training, the period of formation and development, professional development of teachers; development periodization of the primary school teachers' postgraduate education.

УДК 378"192-196(477)

Скляренко Інна Юрївна,

кандидат педагогічних наук, доцент,

Київська державна академія водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, м. Київ

## РОЛЬ І МІСЦЕ ВИРОБНИЧИХ ПРАКТИК У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ У 20-60 Р.Р. ХХ СТОЛІТТЯ

У статті представлено роль і місце виробничих практик у професійній підготовці фахівців для українських залізниць у 20-60 р. ХХст. Організація роботи в майстернях та в ході проходження практики у середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення поступово (до другої половини ХХ століття) набула системного характеру, що створило сприятливі умови для розвитку теорії і практики виробничого навчання. Його головними рисами було чітке визначення кваліфікації та вимог до практики, деталізація ходу виконання кожної роботи (алгоритм виконання операцій), послідовне оволодіння навичками кожної професійної дії, підготовка до застосування набутих умінь і навичок в реальних умовах майбутньої професійної діяльності.

**Ключові слова:** виробничі практики, формування практичних умінь і навичок, літні практики на виробництві, готовність до кваліфікованого виконання технологічного процесу.

**Постановка проблеми дослідження.** Проблема виробничих практик є актуальною у змісті професійної підготовки фахівців середньої ланки для Міністерства шляхів сполучення. Застосування форм і методів виробничого навчання залежало від змісту, характеру робіт на транспорті, складу і рівня підготовки учнів середніх залізничних навчальних закладів, наявності навчально-матеріальної бази тощо. Професійна спрямованість навчальних практик підкреслювалася місцем її проходження – реальним виробництвом, тобто тією сферою, в якій передбачалася практична діяльність. Процес навчання тісно пов'язаний з технологією виробництва на залізничному транспорті, не завжди відповідав навчальній програмі відомчих навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення, що зумовлювало певні труднощі і вимагало узгодженої організації виробничого навчання та використання відповідних методів.

**Мета статті** полягає у розкритті значення і місця виробничих практик у професійній підготовці фахівців середньої ланки в історичному та методичному аспектах, визначенні кваліфікації та вимог до практики, деталізації ходу виконання кожної роботи (алгоритм виконання операцій), послідовного оволодіння навичками кожної професійної дії, підготовки до застосування набутих умінь і навичок в реальних умовах майбутньої професійної діяльності.

**Результати дослідження.** Окрім теоретичної підготовки, яка характеризувалася яскраво вираженим професійним спрямуванням, вагомою складовою процесу підготовки працівників транспорту було *виробниче навчання*, яке передбачало формування практичних умінь і навичок, необхідних для успішного виконання професійних обов'язків у такій складній та багатофункціональній галузі, як залізничний транспорт. З метою узгодження вимог до організації виробничого

навчання, починаючи з 20-х р.р. ХХ століття, розроблялися виробничі кваліфікаційні характеристики техніків і робітників всіх спеціальностей і кваліфікацій, де зазначалося, якими знаннями, вміннями і навичками мали володіти випускники навчальних закладів. Формуванню системи вмінь і навичок сприяла чітка система організації навчання, що передбачала: спочатку набуття початкових умінь і навичок роботи в навчальних майстернях, після чого їх вдосконалення і розвиток на виробництві під час проходження практики. З огляду на необхідність забезпечення безпеки діяльності учнів на транспорті така система, на нашу думку, була абсолютно виправданою. У цей період виробниче навчання передбачало реалізацію *чотирьох основних технологій* (в той час називалися «системами»), а саме: *предметної* або виготовлення цілісних виробів, що передбачала організацію навчання в ході виготовлення учнем закінченої деталі; *операційної*, за якої учні вправлялися у виконанні окремих важливих процесів і прийомів, типових для відповідної транспортної спеціальності; *тренувальної*, що передбачала автоматизацію виробничих рухів та вмінь у процесі їх постійного повторення (тренування) і була розроблена Центральним інститутом праці (ЦІП); *комбінованої*, що характеризувалася використанням попередніх технологій (як правило, спочатку тренування за методом ЦІП, потім виконання окремих виробничих операцій, потім - перехід до виготовлення конкретних виробів та деталей) [2, с.261].

Застосування у системі підготовки робітників транспорту всіх чотирьох систем засвідчує прагнення інженерно-педагогічних працівників поєднати виробниче навчання з вивченням теоретичних, загально-технічних і спеціальних дисциплін в єдину систему, принципом якої є поступове ускладнення операцій, робіт, виробів. Зазначене реалізувалося в контексті

активного трудового виховання учнів технічних залізничних навчальних закладів шляхом залучення їх до соціалістичних змагань, руху ударників, конкурсів на звання кращого у професії, комуністичних суботників тощо. Головним засобом трудового виховання декларувалося особливе соціалістичне ставлення до праці.

Зміст виробничої практики як обов'язкової і важливої складової організації навчально-виховного процесу в середніх відомчих навчальних закладах шляхів сполучення визначався такими основними положеннями: *по-перше*, вона мала чітко окреслену ціль, що відповідала обраній кваліфікації (визначення спеціальних умінь і навичок, прийомів виробництва, якими мав оволодіти учень визначеної транспортної професії); *по-друге*, передбачала використання такого прийому, як поділ, деталізація виробничого процесу, дій на окремі складові з метою доведення до автоматизму виконання необхідних виробничих рухів; *по-третє*, її успішність визначалася ступенем підготовки кожного практиканта до практичної реалізації набутих умінь та вдосконалених у процесі виробничого навчання навичок у професійній діяльності.

Головною метою проходження практики безпосередньо на виробництві було визначено досягнення відповідного рівня готовності до кваліфікованого виконання складного та багатофункціонального технологічного процесу на залізниці [8, с.4].

Особливу роль в організації виробничого навчання у навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення відігравали *літні практики на виробництві*, яким приділялася велика увага навіть у важкі роки громадянської та II-ї світової війни. Так, у вересні 1920 року, незважаючи на вкрай складне соціально-економічне становище, НКШС затвердив «Загальне положення про проходження обов'язкової літньої практики на залізницях учнями технічних училищ НКШС». На території підрадянської України важливість стажування та практики у Наркоматі шляхів сполучення, визначалося, насамперед, Постановами РНК УСРР від 14.05 1923 року (було введено обов'язкове стажування на залізниці) та від 27.06.1923 року (проведення виробничої практики учнями технікумів). Для організації цього процесу при Укрголовпрофосі у вересні 1923 року було створено Центральну комісію з практики і стажування, а з нею – відповідні комісії як філії при наркоматах [9].

Плани і методика проведення практики і стажування розроблялися Методичним комітетом при відділі професійної освіти НКО УСРР та предметними комісіями навчальних закладів. Необхідну інформацію про необхідну кількість практикантів та зміст і види їх діяльності на залізниці надавалися відповідним підприємствами, організаціями, установами шляхів сполучення, які планували кошти на стажування за власними кошторисами (відповідно до того місця, де працювали учні). Так, у 1924-1925 роках було визнано необхідність у 1404 місцях для проходження практики на залізничному транспорті [8].

Цікавим є той факт, що у період НЕПу частина

підприємств та установ, які перебували на госпрозрахунку, намагалися не брати практикантів та оплачувати їх роботу. Для подолання такого стану організації виробничого навчання була запроваджена політика примусового характеру, аж до покарання податковими санкціями.

Специфіка організації практики та стажування учнів середніх відомчих навчальних закладів полягала у їх *подвійному підпорядкуванні* (Наркомат освіти та Наркомат шляхів сполучення) та *подвійному керівництві* (навчальний заклад і залізничне підприємство). Учні залізничних та транспортних навчальних закладів проходили практику в залізничних депо, транспортних агентствах тощо. До обов'язків залізниць було віднесено: створення умов для проходження практики; призначення досвідчених наставників; здійснення оплати праці майбутніх залізничників.

На навчання та проходження практики Наркоматом шляхів сполучення відводилися значні кошти. Так, у 1935 році всі без винятку учні залізничних технікумів та профшкіл були своєчасно розміщені в мережі залізниць на роботи, за якими здійснювалася оплата згідно з кошторисом підприємства (у технікумах – 3150 осіб, профшколах – 3705 осіб).

Проте існували і суттєві недоліки в організації виробничої практики на транспорті: на багатьох залізницях учні взагалі були позбавлені можливості вдосконалювати професійні вміння і навички виконання технологічного процесу з огляду на відсутність виробничого навчання; часто не здійснювалася оплата учнівської праці тощо. Освітні устами практично не здійснювали начально-методичного забезпечення цього процесу. Вимагало вдосконалення і керівництво практиками на залізничному транспорті. У зв'язку з цим було запроваджено нове положення про літні практики і розроблено низку детальних програм для різних транспортних спеціальностей, організовано систематичне керівництво практики як навчальними закладами (технікуми, профшколи), так і установами, підприємствами залізниці.

Можна стверджувати, що в організації та методиці виробничого навчання в середніх відомчих навчальних закладах шляхів сполучення в 30-і роки було досягнуто певного позитиву, а саме: виробнича практика на підприємствах стала обов'язковою; поступово долалися недоліки її проведення; було запроваджено курсове та дипломне проектування як завершальний етап теоретичного і практичного навчання; запроваджено чітке планування практики; розроблено часткові методики виробничого навчання за окремими спеціальностями.

Сам факт проходження виробничої практики на залізниці засвідчував певний рівень готовності учнів залізничних навчальних закладів до виконання професійних обов'язків, при чому: учні розподілялися на роботу, передусім, на транспорт (інколи це були місця проходження практики з огляду на те, що певні відомчі навчальні заклади були закріплені за залізницями); військове відомство надавало юнакам, що працювали у транспортній галузі, відстрочку по мобілізації до армії на три роки; випускники залізничних середніх

навчальних закладів мали, починаючи з 30-х років, підвищену зарплату і додаткові пільги (безкоштовний проїзд) [9].

Ці заходи у подальшому значно покращили стан справ на транспорті, сприяли підвищенню рівня організації виробничого навчання та проведення практик на підприємствах залізниці, які у відомчих навчальних закладах визнавалися важливою складовою підготовки кваліфікованих працівників та робітників масових професій. У тогочасних навчальних планах залізничних училищ на його реалізацію відводилося більш як 60% навчального часу, а в школах фабрично-заводського навчання – більш ніж 80%.

У роки Другої світової війни під час літніх канікул виробниче навчання та практика учнів і студентів відомчих навчальних закладів МПС практично замінювалися *трудовою діяльністю на залізницях*, де висувалися особливо суворі вимоги. За будь-яку провину чи порушення трудової дисципліни працівники залізниці (а весь персонал навчальних закладів також вважався працівниками залізниць) могли бути засудженими за кримінальною статтею. У 1943 році було опубліковано наказ народного комісара юстиції Союзу РСР і прокурора Союзу РСР «Про порядок притягнення до відповідальності працівників залізничного транспорту за злочини по службі, у зв'язку з Указом Президії Верховної Ради РСР від 15 квітня 1943 року» (№28-19 від 21 квітня 1943 р.) [5,6]. За цим наказом працівники залізниць (в тому числі і колективи навчальних закладів, і залучені до трудової діяльності учні, і студенти, які працювали на залізниці під час канікул) потрапляли під кримінальне законодавство: за прогул без поважних причин тривалістю до 2 годин, скоєний вперше – покарання згідно зі «Статутом про дисципліну робітників і службовців залізничного транспорту»; за прогул, скоєний не вперше до 2 годин, або ж уперше більш як на 2 години – притягувалися до кримінальної відповідальності за п. «в» ст. 193-7 Кримінального кодексу УРСР; за прогул більше як один трудовий день та самовільний вихід з підприємства чи установи – наступала кримінальна відповідальність як за дезертирство за п. «г» ст. 193-7 Кримінального кодексу.

Якщо військовий трибунал не визнавав за такою особою кримінальної відповідальності, то відбування покарання могли замінити на службу в штрафній роті (оскільки війна ще продовжувалася).

У післявоєнний час (на етапі технологізації) здійснювалися заходи щодо підвищення рівня виробничого навчання у транспортних навчальних закладах, які передбачали: зміцнення матеріальної бази майстерень, депо, установ та підприємств залізниць, де організовувалася практика учнів; розроблення навчальних планів, програм, методів і прийомів виробничого навчання на залізниці; впровадження часткових методик навчання окремими залізничними професіям та спеціальностям.

Можна стверджувати, що поступово створюється система виробничого навчання на транспорті, яка з невеликими змінами діяла в середніх залізничних навчальних закладах упродовж 20-60-х рр. XX століття. Так, навчання більш складним залізничним професіям

розпочиналося в *навчальних майстернях*, з тим продовжувалося на *виробництві* у формі практики.

Для організації виробничого навчання у майстернях складалася спеціальні програми, що передбачали систему послідовних вправ, виконання яких забезпечувало оволодіння операціями і змістом комплексних робіт, а також перелік робіт та виробів, які мали виконати учні-залізничники, що мали засвідчити оволодіння вміннями та навичками за всіма визначеними операціями. Практикувалося також складання *типової* програми на основі *робочої*, в якій визначався перелік навчальних вправ і робіт, їх черговість і терміни виконання (початок і завершення), що забезпечувало оволодіння кожною операцією, виконання комплексних робіт тощо [3, с.146-151].

Важливу роль в організації виробничого навчання та практики як його складової відігравало *технічне нормування учнівських робіт*, що сприяло ефективній організації та відбору методів навчання та забезпечувало реалізацію критеріального підходу до оцінювання успішності учнів середніх залізничних навчальних закладів. До основних *методів виробничого навчання* у досліджуваній період можна віднести *вступні пояснення* (інструктажі), які могли бути: *фронтальними* (для всієї групи одночасно); *бригадними* (розраховані для певної групи, наприклад, при виконанні вправ на свердління, які виконували декілька учнів одночасно); *індивідуальними* (інструктаж проводився інструктором особисто); *письмовими* (у вигляді креслень, схем, карт-інструкцій); *ілюстрованими* (з використанням наочності). Значущими методами виробничого навчання були також *бесіди, демонстрації, спостереження* тощо.

Однією з форм виробничого навчання було *індивідуальне та бригадне*, зміст якого визначався програмами, які видавалися головними управліннями навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення з чітким окресленням вимог до обсягу знань, умінь і навичок. Зміст виробничого навчання та практик, їх послідовність, виконання виробничих операцій і комплексів робіт, якими мав оволодіти учень залізничного навчального закладу, зазначалися у навчальному плані. Однією з вимог до виконання таких робіт та операцій було дотримання певної послідовності відповідно до реального технологічного процесу на виробництві. Навчання здійснювалося на робочому місці майстра-наставника, інколи для учнів відводилося окреме робоче місце (при підготовці слюсарів-інструментальників, електрозварювальників, станочників тощо), що полегшувало процес набуття нових умінь та вдосконалення навичок. З метою повноцінної підготовки робітників залізничного транспорту й урахування його специфіки практикувалася організація виробничого навчання не тільки вдень, але й у нічну пору доби (наприклад, так проходило навчання стрілочників).

Після закінчення навчання в майстернях учні виконували кваліфікаційну роботу, залежно від її результатів присвоювався кваліфікаційний розряд. Завершену професійну підготовку майбутні залізничники отримували безпосередньо на виробництві [4, с.101-106].

Першим етапом підготовки до виробничої практики був вибір її об'єктів, який полягав у відборі залізничних станцій з комплексом вантажних операцій, що підлягали вивченню практикантами згідно з програмою. Для руховиків пропонували окремо проміжні станції для 1-го періоду практики, дільничні станції для 2-го періоду практики і відділення руху для 3-го періоду практики. Вибір об'єктів практики відбувався на підставі наявних детальних відомостей про розмір і характер діяльності певної станції, використовувалася інформація керівників практики з досвіду минулих періодів її проходження та наявних звітів про минулі практики. Окрім того, об'єкти практики уточнювалися й узгоджувалися вантажною службою і службою руху залізниці. Одночасно збиралися побажання учнів про місце проходження практики з точки зору створення найбільших зручностей як щодо умов проживання, так щодо облаштування побути.

Наявна програма виробничої практики, надана Головним управлінням навчальних закладів МШС, була розроблена й уточнена щодо включення до неї низки додаткових питань, які мали важливе виробниче значення у зв'язку з дворічним періодом навчання після створення програми ГУНЗом і появи за цей період низки нових положень, керівництв, наказів і передових методів роботи, з якими учням необхідно знайомитися на практиці. Окрім того, коротка програма ГУНЗу у вигляді переліку окремих тем, що підлягають вивченню на підприємстві, була детально розроблена і відображена в детальному робочому плані виробничої практики із зазначенням дат і годин, необхідних для ознайомлення і вивчення окремих самостійних питань виробництва.

На прикладі Київської трьохрічної школи машиністів паровозів наводиться інформація про організацію виробничого навчання безпосередньо на виробництві. У документі зазначається, що щотижня учні 16 годин проводили у навчальних майстернях і освоювали слюсарне, ковальське, мідницьке і паяльне ремесло. Перевірка засвідчила наявність недоліків в роботі майстерень: не закріплені інструменти за учнями, було всього 12 справних молотків, деякі інструменти були в поганому стані; не вистачало плакатів з слюсарної і ковальської справи; не були

представленими в майстернях рішення XIX з'їзду[1].

Форми і методи виробничого навчання були достатньо різноманітними. Їх застосування залежало від змісту, характеру робіт на транспорті, складу і рівня підготовки учнів середніх залізничних навчальних закладів, наявності навчально-матеріальної бази тощо. Професійна спрямованість навчальних практик підкреслювалася місцем її проходження – реальним виробництвом, тобто тією сферою, в якій передбачалася практична діяльність. Проте процес навчання, тісно пов'язаний з технологією виробництва на транспорті, не завжди відповідав навчальній програмі відомчих навчальних закладів Міністерства шляхів сполучення, що зумовлювало певні труднощі і вимагало узгодженої організації виробничого навчання та використання відповідних методів. Виробниче навчання та практика завершувалися складанням звіту практиканта.

Організація роботи в майстернях та в ході проходження практики у відомчих середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення поступово до другої половини XX століття набула системного характеру, що створило сприятливі умови для розвитку теорії і практики виробничого навчання в досліджуваній період [7, с.65]. Його головними рисами було чітке визначення кваліфікації та вимог до практики, деталізація ходу виконання кожної роботи (алгоритм виконання операцій), послідовне оволодіння навичками кожної дії, підготовка до застосування набутих умінь і навичок в реальних умовах майбутньої професійної діяльності.

**Висновки і перспективи подальших досліджень.** Таким чином, у межах розвитку транспортної галузі і системи підготовки її кадрів відбувалися трансформації і в системах виробничого навчання (предметній, операційній, операційно-предметній, ЦПП, операційно-комплексній тощо). Особлива увага в системі виробничого навчання надавалася практиці, організацією і проведенням якої опікувалося Міністерство шляхів сполучення, безпосередньо залізниці та навчальні заклади. Вдосконалення процесу проходження практики, узгодження її завдань і вимоги виробництва створило умови для підвищення кваліфікації працівників та робітників масових професій на транспорті.

#### Список використаних джерел

1. Акт от 30 декабря 1952 года о проверке работы Киевской 3х-годичной школы машинистов паровозов ЮЗ жд // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – оп.19. – спр.89. – 23 арк., арк.7-8
2. Веселов А.Н. Профессионально-техническое образование в СССР. - М.: Профтехиздат, 1961. - 435 с.
3. Ларин В. К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в XIX-XX вв. / Виктор Константинович Ларин: дисс.канд.пед.н.: 13.00.01- общая педагогика. – Курск, 1998. – 233 с.
4. Лисенко М.С. Становлення середньої спеціальної освіти в Україні (1922-1930) / Лисенко Майя Станіславівна: дис. канд.іст. н. – Харків, 2000. – 193 с.
5. О порядке привлечения к ответственности работников железнодорожного транспорта за преступления по службе, в связи с Указом Президиума Верховного Совета ССР от 15 апреля 1943 года // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – оп.19. – спр.1. – 75 арк., арк. 1
6. О порядке привлечения к ответственности работников железнодорожного транспорта за преступления по службе в связи с Указом Президиума Верховного Совета ССР от 15 апреля 1943 года // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – оп.19. – спр.1. – 75 арк., арк. 2
7. Просвещение на железнодорожном транспорте к началу 1926 года. - М.: Путранпрос, 1926. - 73 с.
8. Ряппо Я.П. Производственная практика и стаж// Шлях освіти.–1928.–№5/6.– С.1-12.

9. Центральный державный архив громадських об'єднань України (ЦДАГО) Ф.1. оп.20.спр.1856 арк.40  
10. Центральный державный архив громадських об'єднань України (ЦДАГО) Ф.1. оп.20.спр.1856 арк.44-44зв.

*В статье представлены роль и место производственных практик в профессиональной подготовке специалистов для украинских железных дорог в 20-60 г.г. XX в. Организация работы в мастерских и в ходе прохождения практики в средних учебных заведениях Министерства путей сообщения постепенно (до второй половины XX века) приобрела системный характер, что создало благоприятные условия для развития теории и практики производственного обучения. Его главными чертами было четкое определение квалификации и требований к практике, детализация хода выполнения каждой работы (алгоритм выполнения операций), последовательное овладение навыками каждой профессиональной действия, подготовка к применению приобретенных умений и навыков в реальных условиях будущей профессиональной деятельности.*

**Ключевые слова:** производственные практики, формирования практических умений и навыков, летние практики на производстве, достижения соответствующего уровня готовности к квалифицированному выполнению сложного и многофункционального технологического процесса на железной дороге.

*In the article the role and place of production practices in professional training for Ukrainian railways in 20-60 y.y. XXcen is presented. Organization of workshops and during practical training in secondary schools Ministry of Railways gradually (the second half of the twentieth century) become systemic, creating favorable conditions for the development of the theory and practice of industrial training. Its main features were a clear definition of the qualifications and requirements to practice, details of the implementation of each operation (an algorithm of operations), consistent mastering the skills of each professional action, preparation for application of acquired skills in the real world future careers.*

*The role and place of production practices in the content of professional training for mid-level Ministry of Railways. Found out the forms and methods of industrial training. Showing organizational work in the workshops and in the course of practical training in secondary schools of the Ministry of Railways, determining the qualifications and requirements to practice, detailing the implementation of each operation (an algorithm of operations), consistent mastering the skills of each professional action, preparation for application of acquired skills in actual future careers. It is shown how, within the transport sector development and training of its personnel system transformation took place in the systems of industrial training (subject, operating room, operation-subject, flail, operationally complex, etc.). Particular attention in the system of industrial training provided practice, organization and conduct which took care of the Ministry of Railways, Railway and direct educational institutions. Improving the process of practical training, coordination of tasks and requirements of production created conditions for training employees and workers of mass professions transport.*

**Key words:** field trips, the formation of practical skills, summer practices in the production, to achieve the appropriate level of readiness to perform skilled and complex multi-process on the railway.

УДК 377:371.13(477.87)"17/19"

**Човрій Софія Юліївна,**  
старший викладач,  
Мукачівський державний університет

## РОЗВИТОК ПРОФЕСІЙНОЇ ПЕДАГОГІЧНОЇ ОСВІТИ НА ЗАКАРПАТТІ (ДРУГА ПОЛОВИНА XVIII – ПОЧАТОК XX СТОЛІТТЯ)

*У статті висвітлюється розвиток професійної педагогічної освіти на Закарпатті в другій половині XVIII – на початку XX століття. Враховуючи об'єктивні умови становища краю в складі Австрійської імперії та Австро-Угорської монархії, досліджено еволюцію професійної педагогічної освіти Закарпаття. Проаналізовано окремі аспекти діяльності закладів педагогічної освіти на Закарпатті в означений період, розглянуто особливості організації навчально-виховного процесу.*

**Ключові слова:** педагогічна освіта, вчительські семінарії, Закарпаття.

**Постановка проблеми.** Сучасне реформування освітньої системи України та професійної педагогічної освіти неможливе без переосмислення і творчого використання педагогічної спадщини минулого.

Розвиток системи освіти на Закарпатті тісно пов'язаний з об'єктивними умовами становища краю у складі Австрійської імперії та Австро-Угорської монархії.

У досліджуваний період на Закарпатті діяли три спеціальні навчальні заклади, які готували вчителів для народних шкіл.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Різні аспекти освітнього життя Закарпаття в історичній ретроспективі знайшли відображення в наукових розвідках М. Вегеша, В. Гомонная, А. Ігната, М. Кляп, П.-Р. Магочія, М. Мушинки, І. Небесника, Р. Офіцинського, В. Росула, В. Сагарди, М. Талапканича, В. Туряниці, Ч. Фединець, О. Фізеші, В. Химинця, П. Ходанича та інших. Їхні дослідження мають узагальнюючий характер, де в комплексі розкриваються проблеми освітньої політики, діяльність педагогів та громадських діячів.