

6. Przyszczykowski K. Szanse i zagrożenia oświaty (samo)rządowej. // Uniwersytet. Społeczeństwo. Edukacja., W. Ambrozik, K. Przyszczykowski (red.). – Poznań, 2004.
7. Pakhotsinski R. (2006), *Oświata i praca w erze globalizacji* [Education and work in the era of globalization] // Warszawa, Poland.
8. Pilh T. (1999), *Spory o szkołę. Pomiędzy tradycją a wyznaniami współczesności* [Disputes about the school. Between tradition and present challenges], Warszawa, Poland.

УДК 378”192-196(477)

РОЛЬ І МІСЦЕ ВИРОБНИЧИХ ПРАКТИК У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ ЗАЛІЗНИЦЬ У 1920-60 рр. ХХ СТОЛІТТЯ

Скляренко І.Ю., к.пед.н., доцент

Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, вул. Фрунзе, 9, м. Київ, Україна

djadi_in@mail.ru

У статті представлено роль і місце виробничих практик у професійній підготовці фахівців для українських залізниць у 1920-60 рр. ХХ ст. Організація роботи в майстернях та під час проходження практики в 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 процесу 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, досягнення відповідного рівня готовності до кваліфікованого виконання складного та багатофункціонального технологічного процесу на залізниці.

РОЛЬ И МЕСТО ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ПРАКТИК В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ДЛЯ УКРАИНСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В 1920-60 гг. ХХ ВЕКА

Скляренко И.Ю.

Киевская государственная академия водного транспорта им. Гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного, ул. Фрунзе, 9, Киев, Украина

djadi_in@mail.ru

В статье представлены роль и место производственных практик в профессиональной подготовке специалистов для украинских железных дорог в 1920-60 г. ХХ в. Организация работы в мастерских и в ходе прохождения практики в средних учебных заведениях Министерства путей сообщения постепенно (до второй половины ХХ 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 каждого профессионального действия, подготовка к применению приобретенных умений и навыков в реальных условиях будущей профессиональной деятельности.

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

THE ROLE AND PLACE OF MANUFACTURING PRACTICE IN VOCATIONAL TRAINING FOR UKRAINIAN RAILWAYS IN 1920-60 XX CENTURY

Sklyarenko I.Y.

*Kyiv State Academy of Water Transport of Hetman Petro Konashevych Sagaidachnyi,
Frunze str., 9, Kiev, Ukraine*

djadi_in@mail.ru

The article presents the role and place of production practices in the training of specialists for the Ukrainian railways in 1920-60 GG Twentieth century. Organization of work in the workshops and in the course of practical training in secondary schools of the Ministry of Railways gradually (until the second half of the twentieth century) has become systemic, creating favorable conditions for the development of the theory and practice of vocational training. Its main features were a clear definition of the qualifications and requirements to practice, detailing the progress of each operation (an algorithm of operations), consistent mastering the skills of each professional action, preparation for the application of acquired skills in the real world of the future professional activity.

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.

Постановка проблеми дослідження: Визначити роль і місце *виробничих практик* у змісті професійної підготовки фахівців середньої ланки для Міністерства шляхів сполучення. З'ясувати форми і методи виробничого навчання. Їх застосування залежало від змісту, характеру робіт на транспорті, складу й 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, у 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 в показі організації роботи в майстернях та під час проходження практики в середніх навчальних закладах Міністерства шляхів сполучення, визначення кваліфікації та вимог до практики, деталізації перебігу 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.

Виклад основного матеріалу. 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 рр. ХХ століття, розроблялися виробничі кваліфікаційні характеристики техніків і робітників усіх 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, а згодом 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* (які називалися в той час «системами»), а саме: *предметної* або виготовлення цілісних виробів, що передбачала організацію навчання під час 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, зати́м перехід до виготовлення конкретних виробів та деталей) [2, с.261].

Застосування у підготовці робітників транспорту всіх чотирьох систем свідчить про прагнення інженерно-педагогічних працівників поєднати виробниче навчання з вивченням теоретичних, загальнотехнічних 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 мету, 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 [7, с.4].

Особливу роль в організації виробничого навчання в 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 вважливе значення, що надавалося стажуванню та практиці в 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 [8].

Плани і методика проведення практики і стажування розроблялися Методичним комітетом при відділі професійної освіти НКО УСРР та предметними комісіями навчальних закладів. Інформація про необхідну кількість практикантів та зміст та види їх діяльності на залізниці надавалися відповідними 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 [7].

Цікавим є той факт, що у період НЕПу частина підприємств та установ, які перебували на госпрозрахунку, намагалися не брати практикантів, 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 начальнично-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, організоване систематичне керівництво практиками як навчальними закладами (технікуми, профшколи), так і установами та 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: виробничі практики 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) [8].

Ці заходи в 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 виробничі навчання та практика учнів та студентів відомчих навчальних закладів МШС практично замінялися *трудою 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]. За цим наказом працівники залізниць (у 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 повоєнний 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 залізничним 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. ХХ століття. Так, навчання більш складним залізничним професіям розпочиналося в *навчальних майстернях*, затим продовжувалося на *виробництві* у формі практики.

Для організації виробничого навчання у майстернях склалися 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*, у 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 відіграло *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* в досліджуваний 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 в 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 та 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 побуту.

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 трирічної школи машиністів паровозів наводиться інформація про організацію виробничого навчання безпосередньо на виробництві. У документі зазначається, що щотижня учні 16 годин проводили в навчальних майстернях і освоювали слюсарне, ковальське, мідницьке і паяльне ремесло. Перевірка засвідчила наявність недоліків у роботі майстерень: не закріпленій інструмент 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 під час проходження практики у відомчих 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 в досліджуваній період [6, с.65]. Його головними рисами було чітке визначення кваліфікації та вимог до практики, деталізація перебігу виконання кожної роботи (алгоритм виконання операцій), послідовне оволодіння навичками кожної дії, підготовка до застосування набутих умінь і навичок в реальних умовах майбутньої професійної діяльності.

Висновок. Отже, в 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.

ЛІТЕРАТУРА

1. Акт от 30 декабря 1952 года о проверке работы Киевской 3х-годичной школы машинистов паровозов ЮЗжд // ЦДАВОВУ. – Ф. Р-4924. – Оп.19. – Спр.89. – 23 арк.
2. Веселов А.Н. Профессионально-техническое образование в СССР / А.Н. Веселов. – М. : Профтехиздат, 1961. – 435 с.
3. Ларин В. К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в XIX-XX вв. : дисс. канд.пед.н.: 13.00.01-общая педагогика. / 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) дис. канд.іст. н. / Лисенко Майя Станіславівна: – 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.
6. Ряппо Я.П. Производственная практика и стаж / Я.П. Ряппо / Шлях освіти. – 1928. – №5/6. – с. 1-12.
7. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО). – Ф.1. – Оп.20. – Спр.1856. – арк.40.
8. Центральний державний архів громадських об'єднань України (ЦДАГО). – Ф.1. – Оп.20. – Спр.1856. – арк. 44-44

REFERENCES

1. Akt ot 30 dekabrja 1952 goda o proverke raboty Kievskoj 3h-godichnoj shkoly mashinistov parovozov JuZzhd // CDAVOVU. – F. R-4924. – op.19. – spr.89. – 23 ark.
2. Veselov A.N. Professional'no-tehnicheskoe obrazovanie v SSSR. - M.: Proftehizdat, 1961. - 435 p.
3. Larin V. K. Podgotovka specialistov srednego zvena i kvalificirovannyh rabochih dlja zheleznodorozhnogo transporta Rossii v XIX-XX vv. / Viktor Konstantinovich Larin : diss. kand.ped.n.: 13.00.01- obshhaja pedagogika. – Kursk, 1998. – 233 p.

4. Lisenko M.S. Stanovlennja seredn'oi special'noi osviti v Ukraini (1922-1930) / Lisenko Majja Stanislavivna: dis. kand.ist. n. – Harkiv, 2000. – 193 p.
5. O porjadke privlechenija k otvetstvennosti rabotnikov zheleznodorozhnogo transporta za prestuplenija po sluzhbe, v svjazi s Ukazom Prezidiuma Verhovnogo Soveta SSR ot 15 aprelja 1943 goda // CDAVOVU. – F. R-4924. – op.19. – spr.1. – 75 ark.
6. Proizvodstvennija praktika i stazh / Ja.P. Rjappo / shljah osviti.-1928.-№5/6 p.1-12.
7. Central'nij derzhavnij arhiv gromads'kih ob'yednan' Ukraini (CDAGO) F.1. op.20.spr.1856 ark.40
8. Central'nij derzhavnij arhiv gromads'kih ob'yednan' Ukraini (CDAGO) F.1. op.20.spr.1856 ark.44-44zv