

22. Sasyn H. V. Obgruntuvannia suchasnoho typu revoliutsii v tranzynnomu suspilstvi na prykladi Ukrainy / H. V. Sasyn // dys. kand. polit. nauk: 23.00.02. – politychni nauky i protsesy. – Lviv, 2015. – 212 s.

23. Vysotskyi S.: «Khiba Maidan – ne Sich?» / S. Vysotskyi // «Teren–Ukraina»: hazeta Molodizhnoho natsionalistynohoho konhresu. – K., 2014. – №1 (38). – S.3.

24. Sovinskyi O. Nehatyvnyi vplyv vnutrishnopolitychnykh chynnykyv na realizatsiiu zovnishnoi polityky Ukrainy / O. Sovinskyi // Aktualni problemy yevropeiskoi intehratsii ta yevroatlantynohoho spivrobitnytstva Ukrainy: materialy 9–i nauk.–prakt. konf. 17 trav. 2012 r. – Dnipropetrovsk, 2012. – S.89–91.

25. Uchast molodi v suspilnomu zhytti: dosvid, mozhyvosti, bar'ery: shchorichna dopovid Prezydentu Ukrainy, Verkhovni Radi Ukrainy, kabinetu Ministriv Ukrainy pro stanovyshe molodi v Ukraini (za pidsumkamy 2011 roku) / Ministerstvo osvity i nauky, molodi ta sportu Ukrainy, Derzhavna sluzhba molodi ta sportu Ukrainy. – K., 2012. – 222 s.

26. Khartiia tsinnosti Molodoho narodnoho rukhu. – URL: <http://www.mnr.in.ua/nasha-xartiya-cinnostej>

27. Chomu my rivniaiemos na Rosiiu?! // «Teren–Ukraina»: hazeta Molodizhnoho natsionalistynohoho konhresu. – K., 2005. – №2 (16). – S.6–7.

28. Iliash Ia.: «Derzhavna molodizhna polityka nedostatno ahresyvena» / Ia. Iliash // «Teren–Ukraina»: hazeta Molodizhnoho natsionalistynohoho konhresu. – K., 2008. – №3 (23). – S.3.

Redziuk V. V., lecturer of Department of Political Science, SHEI «Pereiaslav–Khmelnitskyi Hryhorii Skovoroda State Pedagogical University» (Ukraine, Pereiaslav–Khmelnitskyi), redziuk@ukr.net

The main stages of development and vectors of activity of youth organizations and movements of democratic and European integration direction in Ukraine (2004–2014)

This article is considered with the main periods of development of youth organizations and movements in Ukraine of democratic and European integration directions, their features and results in the period 2004–2014. However, there is revealed the features of development of youth organizations in the period 1991–2004 in the article as a prerequisite for developing of powerful movements of European integration and democratic direction. Owing the comprehensive analysis of literature and source base have been determined the features of each periods and characterized youth organizations which were actively expressed their position. The author has paid special attention to the participation of youth in the revolutionary events, protests. In this article was carried out the consideration of evolution of youth organizations after «Orange revolution», their cooperation on the international arena and the role in events of «Revolution of dignity».

Keywords: youth, youth organization, youth movements, Ukraine, European integration process, democratic process, transformation process.

* * *

УДК 656.078:001.89:629.33(477)

Бей Н. О.,

кандидат економічних наук, здобувач, Національна наукова сільськогосподарська бібліотека НААН (Україна, Київ), N.bey@ukravto.ua

ПЕРІОДИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЦТВА АВТОМОБІЛІВ В УКРАЇНІ: ІСТОРИОГРАФІЯ ПРОБЛЕМИ

Здійснено аналіз наукових публікацій вчених, що висвітлюють хронологічні періоди розвитку виробництва автомобілів в Україні. Проаналізовано найбільш поширені в літературі варіанти періодизації розвитку автомобілебудування, сформовано власну позицію відносно вибору найбільш точного і науково обґрунтованого відображення історичного розвитку виробництва автомобілів в Україні. Встановлено, що для розроблення періодизації розвитку автомобілебудування в Україні, недостатньо враховано науково-технологічні здобутки галузевих вищих навчальних закладів та науково-дослідних установ, автомобілебудівних заводів, які функціонували і продовжують функціонувати в Україні. Недостатньо мірою враховано науково-технічні напрацювання вітчизняних наукових шкіл та окремих вчених.

Ключові слова: періоди розвитку, історіографія, автомобілебудування, виробництво автомобілів, технічні особливості, автомобільні дисципліни.

Для дослідників історії науки і техніки в останні десятиріччя актуальними стали теми, присвячені розвитку транспортного машинобудування, у т.ч. автомобілебудування. Зокрема, вчені Л. Д. Гоголев, Р. Д. Іскович–Лотоцький, І. К. Мельник, Л. М. Шугуров, А. Є. Якименко у своїх працях аналізують процеси розвитку виробництва автомобілів в Російській імперії та СРСР. Але наявні історичні дослідження недостатньо мірою відтворюють тенденції та періоди розвитку вітчизняної науки у галузі автомобілебудування. Тому, для розвитку виробництва автомобілів в Україні важливо виділити основні періоди поступу їх теоретичних, методологічних та практичних засад, узагальнити технологічні здобутки попередніх дослідників, визначити суперечливі, а також недостатньо вирішені проблеми, що потребують додаткового опрацювання.

Завдання визначення періодизації в розвитку автомобілебудування є одним з найбільш складних в історичній науці, що постійно знаходиться в центрі дискусій. Це проявляється в існуванні багатьох варіантів та підходів до її визначення. Одним із завдань, що постає при вирішенні зазначеної проблеми, є ознайомлення з найбільш поширеними в літературі варіантами періодизації, формування власної позиції відносно вибору найбільш точного і науково обґрунтованого відображення історичного розвитку виробництва автомобілів.

Метою статті є огляд ґрунтовних досліджень з історії розвитку світового виробництва автомобілів з визначенням і аналізом основних періодів вітчизняного автомобілебудування.

Однією з перших комплексних робіт, в якій висвітлено три основні періоди розвитку світового автомобілебудування в Російській імперії та СРСР, стала праця Ю. А. Долматовського «Автомобиль за 100 лет» (1986). Дослідником виділено винахідницький період (до 1918 р.), коли в автомобілебудуванні розробляли основні концепції та ідеї, створювали діючі машини, нагромаджували і узагальнювали досвід виробництва автомобілів. Цей період поділено на два етапи: виробництво «автомобілів–предків» (до 1905 р.) та «автомобілів–ветеранів» (1905–1918 рр.) [1, с. 25]. В інженерний або класичний період (1918 р. – початок 1940–х років) розроблено основи теорії будови і розрахунку зручніших та швидших автомобілів, починається їх масове виробництво. Стилістичний або дизайнерський період (із середини 1940–х років) відрізнявся тим, що основну увагу приділяли безпеці, зручності використання і відповідності автомобіля вимогам користувача. Такої ж точки зору у визначенні основних періодів конструкції автомобілів притримуються А. М. Туренко, В. О. Богомолів, В. І. Клименко у праці «История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения» (1999) [2, с. 48]. Вченими запропоновано періодизацію становлення і розвитку світових конструкцій електромобілів, започаткування яких відбулось у середині XVII ст. з винаходом електричного генератора [2, с. 177].

На думку М. Ф. Кошарного у праці «Тягово–скоростные средства» (1990) в історії розвитку технічних особливостей виробництва автомобілів в Російській імперії та СРСР умовно можна виокремити шість основних періодів [3, с. 3]. Перший період (до кінця XVIII ст.) відзначено створенням самохідного колісного

шасі – візка, який рухався за допомогою дії мускульної сили та якому притаманні основні функціональні системи, властиві автомобілю: ходові складові, підвіска, органи керування траєкторією руху та гальмування, пристрої пасивної безпеки. У другому періоді (перша половина XIX ст.) виготовлено спеціальне джерело механічної енергії, що мало малу металоемність і досить високий коефіцієнт корисної дії. До третього періоду (друга половина XIX ст.) належить розроблення сполучення колісного шасі та джерела енергії з механічними й іншими типами її перетворювачів і трансформаторів, якими управляє людина. Четвертий період (кінець XIX – початок XX ст.) ознаменувався евристичними масовими винаходами та пошуками раціональних конструкцій основних елементів автомобіля. У п'ятому періоді (перша половина XX ст.) відмічено науково обгрунтоване удосконалення та часткова автоматизація технологічних процесів у автомобілебудуванні. До шостого періоду (друга половина XX ст.) належить автоматизація, комп'ютеризація, часткова роботизація технологічних процесів виробництва автомобілів. У вищезазначених періодизаціях майже не приділено увагу напрацюванням вітчизняних вчених та діяльності автомобілебудівних заводів УРСР.

У праці В. І. Дубовського «Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.)» (1994) розвиток виробництва автомобілів у Російській імперії розподілено на умовні періоди упродовж 1896–1917 рр. [4, с. 126]. У першому періоді (1896–1898 рр.) відбувається виробництво перших екіпажів, приведених в дію мускульною силою тварин, людей і силою пари; засобів транспорту, приведених в дію електромоторами та двигунами внутрішнього згорання. У другому періоді (1899–1905 рр.) відзначено виробництво електричних і бензинових автомобілів екіпажними та велосипедними фабриками «Фрезе», «Росія» А. А. Лейтнера, «Дукс» Ю. А. Меллера. До третього періоду (1905–1917 рр.) належить виробництво автомобілів машинобудівними заводами «Лесснер», «Російсько-Балтійський вагонний завод», «Російський автомобільний завод» І. П. Пузирева. У запропонованій періодизації враховано напрацювання російських вчених та діяльність автомобілебудівних фабрик і заводів Російської імперії.

Періодизацію розвитку автомобілебудування в Російській імперії та СРСР упродовж 1886–1990 рр. з наведенням соціально-політичних і техніко-економічних чинників запропоновано А. М. Мансуровим у праці «Автомобілі на постаменті» (1995) [5, с. 6]. Зокрема, у першому періоді (1886–1907) акцентовано увагу на пошуку шляхів розвитку автомобілізму; другий період (1908–1927) відрізняється зародженням автомобільної промисловості; у третьому періоді (1928–1937) відбувається освоєння масового поточного виробництва автомобілів; четвертий період (1938–1947) пов'язаний з Другою світовою війною; у п'ятому періоді (1948–1957) відбувається створення сімейства автомобілів оригінальної конструкції; шостий період (1958–1967) відрізняється розвитком виробництва спеціалізованих автомобілів; до сьомого періоду (1968–1977) віднесено розвиток виробництва легкових автомобілів; у восьмому періоді (1978–1990) відбувається покращання економічних показників автомобіля. Важливим є те, що у запропонованій періодизації враховано напрацювання

вітчизняних вчених та діяльність автомобілебудівних заводів УРСР.

В останні десятиріччя опубліковано змістовні наукові праці, які містять систематизований фактичний матеріал з розвитку виробництва автомобілів, ґрунтовний аналіз наукових технологій та їх теоретичні узагальнення. Періоди розвитку науково обгрунтованих технологій у машинобудуванні, у т.ч. й автомобілебудуванні, виділив Ю. Ю. Жигуц у праці «Наукові дослідження в технології машинобудування» (2008) [6, с. 17–18]. Перший період (до 1929–1930 рр.) характеризується поповненням навиків виготовлення машин. У вітчизняних і закордонних технічних журналах, каталогах друкують описи процесів оброблення різних деталей, використаного обладнання, інструментів, видають перші керуючі та нормативні матеріали проектних організацій. Другий період (1930–1941 рр.) визначається продовженням нагромадження виробничого досвіду та здійсненням його узагальнення і систематизації, початком розроблення загальних наукових принципів побудови технологічних процесів та формування науково обгрутованих технологій у машинобудуванні у зв'язку з виходом у 1933–1935 р. перших галузевих систематизованих наукових праць.

Третій період охоплює роки Другої світової війни і післявоєнного розвитку (1941–1970 рр.) і відзначається особливо інтенсивним розвитком технологій у машинобудуванні, розробленням нових технологічних ідей і формуванням їх наукових основ. У цей період технологічні розроблення проходять практичну перевірку принципів диференціації та концентрації операцій, методів потокового виробництва в умовах серійного і крупносерійного виготовлення військової та цивільної техніки, нових методів швидкісного оброблення металів, застосування технологічного обладнання.

Особливістю четвертого сучасного періоду розвитку технологій в автомобілебудуванні (1970 р. – дотепер) стало широке використання досягнень фундаментальних та загальних інженерних наук для вирішення теоретичних проблем і практичних завдань автомобільної промисловості. Математичні науки, теоретичну механіку, фізику, хімію, матеріалознавство, кристалографію використовують як теоретичну основу нових напрямів розвитку технологій в автомобілебудуванні. Використовують електронні обчислювальні машини та математичне моделювання для проектування технологічних процесів механічного оброблення; здійснюється автоматизація програмування процесів оброблення на верстатах з числовим програмним керуванням. Розробляються методи оптимізації технологічних процесів для отримання потрібної точності, продуктивності та економічності виготовлення при забезпеченні високих експлуатаційних властивостей і надійності роботи автомобілів. Використовують високоефективні системи машин, які забезпечують комплексну механізацію і автоматизацію виробництва автомобілів. Важливим є те, що у зазначеній періодизації розвитку виробництва автомобілів враховано науково-технологічні процеси в автомобілебудуванні, розроблені вітчизняними вченими.

Періоди розвитку світової техніки та автомобільного транспорту, починаючи з давніх часів (8–4 тис. до н.е.) і закінчуючи сучасними винаходами XXI ст., представили В. С. Кривцов, Н. В. Нечипорук, Ю. А. Воробійов у праці

«История и концепции развития транспортных систем» (2010) [7, с. 136–149]. Вони розділяють періоди первісної техніки, античної техніки, техніки епохи мануфактурного виробництва, техніки епохи промислового перевороту, XX та XXI століття.

Основні періоди розвитку виробництва автомобільного транспорту Російської імперії та СРСР виділили А. Є. Якименко, Р. Р. Масленников у праці «Развитие автомобильной техники» (2010) [8, с. 112]. Вчені акцентують увагу на тому, що започаткування виробництва автомобільного транспорту починається з 1896 р. з появою першого автомобіля завдяки винахідницькому та інженерному таланту Є. О. Яковлева і П. О. Фрезе. Перший період (1896–1917) вони характеризують як винахідницький; другий (1918–1927) – зародження автомобільної промисловості СРСР; третій (1928–1938) – освоєння масового поточного виробництва автомобілів; четвертий (1939–1947) – пов'язаний з Другою світовою війною; п'ятий (1948–1957) – створення сімейства вітчизняних автомобілів оригінальної конструкції; шостий (1958–1967) – розвиток спеціалізації автомобілів, як основного напрямку в роботі інституту НАМІ, а також конструкторських бюро автомобільних заводів; сьомий (1968–1975) – розвиток виробництва легкових автомобілів; восьмий (1976–1986) – початок масової дизелізації вантажних автомобілів; дев'ятий (1987 – дотепер) – початок масового виробництва передньопривідних легкових автомобілів. У запропонованій періодизації враховано напрацювання російських вчених та діяльність автомобілебудівних заводів СРСР.

Цінною є праця М. Ф. Дмитриченко, О. М. Язвінської, Б. І. Хорошун «Історія автомобільного транспорту» (2011), в якій виокремлено періоди розвитку автомобілебудування в Україні у XX ст. [9, с. 90]. Зокрема, перший (до 1920-х років) – період вишукування і винахідництва, нагромадження і узагальнення досвіду; другий (1920–ті – 1940-ві роки) – інженерний період, пов'язаний з вирішенням основних науково-інженерних завдань щодо масовості виробництва; початок формування теорії автомобіля як науки; безперервного процесу зміни компонування та форми автомобіля, що поліпшувало його експлуатаційні властивості та конструкції автомобільних двигунів; третій (1940-ві – 1970-ті роки) – період впровадження стилістами та художниками крім інженерно-економічних – естетичних вимог, відповідність автомобілів запитам споживачів, зручність і безпека використання, естетичні якості; часта зміна моделей упродовж року через тиск конкуренції та умови надмірного насичення ринку автомобілями; четвертий (1980–1990 рр.) – період раціоналізації, коли із загостренням екологічної проблеми збільшились вимоги, пов'язані з відшукуванням засобів і методів підвищення паливної економічності автомобілів та зниження токсичності вихлопу автомобільних двигунів разом із тенденцією полегшення керування автомобілем та зниження працездатності обслуговування і ремонту. Вченими виділено основні періоди розвитку та удосконалення наукових технологій конструкцій автомобілів у XX ст. [9, с. 94]. Важливим є те, що для визначення зазначених періодизацій, крім світових, проаналізовано науково-технологічні аспекти у напрацюваннях вітчизняних науковців, конструкторів, вищих навчальних закладів та автомобілебудівних заводів.

Отже, історіографія є багатопланою як за тематикою представлених узагальнень, так і за рівнем опрацювання проблем, що розглядали вчені. У вищевказаних історичних працях відтворено основні періоди становлення і розвитку автомобілебудування в Російській імперії та СРСР загалом. Однак науково-технологічним аспектам розвитку виробництва автомобілів в Україні не приділено належної уваги. В історіографії для розроблення періодизацій недостатньо враховано здобутки галузевих вищих навчальних закладів та науково-дослідних установ, автомобілебудівних заводів, які функціонували і продовжують функціонувати в Україні.

У більшості праць відображено лише окремі періоди або аспекти еволюції вітчизняної галузевої наукової думки. Потребують доопрацювання періодизації розвитку вітчизняної галузевої науки та дослідної справи, пов'язані з нагромадженням нових знань та їх систематизацією, специфікою теоретизації та концептуалізації. До цього часу належним чином не осмислено наукові здобутки багатьох українських вчених, не окреслено шляхи їх використання на сучасному етапі розвитку автомобілебудування. Не враховано розвиток методологічних основ автомобілебудування, їх ролі у становленні та розвитку галузевого наукового знання. Тому встановлення періодів історії розвитку виробництва автомобілів в Україні із врахуванням вищевказаних чинників заслуговує на окреме концептуальне дослідження.

Список використаних джерел

1. Долматовский Ю. А. Автомобиль за 100 лет. – Москва, 1986. – 240 с.
2. Туренко А. Н., Богомолов В. А., Клименко В. И. История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения: учебное пособие. – Харьков: ХГАДТУ, 1999. – 252 с.
3. Кошарный М. Ф. Тягово-скоростные средства: учебное пособие. – Киев: УМК ВО, 1990. – 95 с.
4. Дубовской В. И. Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.). – Москва: Транспорт, 1994. – 302 с.
5. Мансуров А. М. Автомобили на постаментях: навчальний посібник. – Київ: НТУ, 1995. – 48 с.
6. Жигуц Ю. Ю. Наукові дослідження в технології машинобудування: навчальний посібник. – Ужгород: УжНУ, 2008. – 225 с.
7. Кривцов В. С., Нечипорук Н. В., Воробьев Ю. А. История и концепции развития транспортных систем: учебное пособие. – Харьков: ХАИ, 2010. – 152 с.
8. Якименко А. Е., Масленников Р. Р. Развитие автомобильной техники. – Барнаул, 2010. – 224 с.
9. Дмитриченко М. Ф., Язвінська О. М., Хорошун Б. І. Історія автомобільного транспорту. – Київ: НТУ, 2011. – 352 с.

References

1. Dolmatovskij Ju. A. Avtomobil' za 100 let. – Moskva, 1986. – 240 s.
2. Turenko A. N., Bogomolov V. A., Klimenko V. I. Istorija inzhenernoj dejatel'nosti. Razvitie avtomobilstroenija: uchebnoe posobie. – Har'kov: HGADTU, 1999. – 252 s.
3. Kosharnyj M. F. Tjagovo-skorostnye sredstva: uchebnoe posobie. – Kiev: UMK VO, 1990. – 95 s.
4. Dubovskoj V. I. Avtomobili i motocikly Rossii (1896–1917 gg.). – Moskva: Transport, 1994. – 302 s.
5. Mansurov A. M. Avtomobili na postamentah: navchal'nyj posibnyk. – Kyi'v: NTU, 1995. – 48 s.
6. Zhyguc Ju. Ju. Naukovi doslidzhennja v tehnologii' mashynobuduvannja: navchal'nyj posibnyk. – Uzhgorod: UzhNU, 2008. – 225 s.

7. Krivcov V. S., Nechiporuk N. V., Vorob'ev Ju. A. Istorija i koncepcii razvitija transportnyh sistem: uchebnoe posobie. – Har'kov: HAI, 2010. – 152 s.

8. Jakimenko A. E., Maslennikov R. R. Razvitie avtomobil'noj tehniki. – Barnaul, 2010. – 224 s.

9. Dmytrychenko M. F., Jazvins'ka O. M., Horoshun B. I. Istorija avtomobil'nogo transportu. – Kyi'v: NTU, 2011. – 352 s.

Bey N. O., Candidate of Economic Sciences, National Scientific Agricultural Library of the National Academy of Agrarian Sciences of Ukraine (Ukraine, Kyiv), N.bey@ukravto.ua

Periods of development of car production in Ukraine: historiography of problem

The analysis of scientific publications of scientists that light up the chronologic periods of development of car production in Ukraine is carried out. The most widespread in literature variants of divisions into periods of development of motor industry are analysed, own position is formed in relation to the choice of the most exact and scientifically reasonable reflection of historical development of car production in Ukraine. It is set that for development of division into periods of development of motor industry in Ukraine, the scientifically-technological achievements of branch higher educational establishments and research establishments, motor industry plants that functioned and continue to function in Ukraine are taken not enough into account. An insufficient measure is taken into account scientific and technical works of home scientific schools and separate scientists.

Keywords: periods of development, historiography, motor industry, car production, technical features, motor-car engines.

* * *

УДК 94(477)«070»

Біловус Л. І.,

кандидат філологічних наук, доцент кафедри документознавства, інформаційної діяльності та українознавства, Тернопільський національний економічний університет (Україна, Тернопіль),
Lesya_Bilovus@i.ua

Українські періодичні видання США щодо діяльності окремих музейних установ діаспори у напрямі збереження національної ідентичності

Розглянуто діяльність окремих музейних установ української діаспори США у становленні та збереженні національної ідентичності. Через діяльність українських музейних установ, висвітлену на сторінках україномовної періодици, що і є метою представленого дослідження, отримуємо інформацію щодо збереження історії української еміграції до США, а також збереження сучасної нам історії. Проаналізований публіцистичний матеріал дає можливість зробити висновок щодо безсумнівної важливості культурно-символічної складової функціонування музеїв у структурі національної ідентичності.

Ключові слова: україномовна періодика США, українська діаспора, національна ідентичність, музейні установи.

У результаті діяльності численних культурних, наукових, релігійних, освітніх інституцій в Україні і в світі виникли численні українські музейні установи, у яких зберігається важлива частина історико-культурної спадщини українства. Відомо, що в силу певних історичних обставин за межами України опинилася чимала кількість українців, які і в чужих країнах зберігають свою історію та культуру. Діяльність української діаспори у США, яка тут є найчисленнішою, спрямована на консолідацію українства, збереження духовних і культурних цінностей свого народу, національної ідентичності, утвердження позитивного іміджу держави Україна на міжнародній арені. Не останню роль у цьому процесі відіграють музейні

установи, засновані та діючі за рахунок коштів численних меценатів та організацій. Музей – це символ культури та історичної пам'яті кожного народу. Усі розвинені народи розбудовували величаві музеї своєї національної історії, релігії, мистецтва, науки, літератури, етнографії. Оскільки члени української діаспорної громади у США проживають у різних штатах, важливим об'єднуючим та інформаційним чинником стають періодичні видання, активна діяльність яких сприяє згуртуванню українців довкола певних ідей.

Свого часу питаннями української діаспори та її періодици у вітчизняній науці займалися В. Губарець [4], В. Євтух [17], Б. Лановик [5], І. Недошитко [14] та ін., у тому числі культурний аспект став одним із предметів розгляду у науковій роботі Н. Мерфі [12], І. Пошивайло [15]. У контексті збереження національної ідентичності представляють інтерес праці Л. Нагорної [13], Ю. Кондрашевської [8] та ін. Однак у науковому обігу відсутні дослідження діяльності українських музейних установ США крізь призму публікацій періодичних видань української діаспори. Тому метою нашої статті є періодика української діаспори США щодо висвітлення функціонування окремих музейних установ у напрямі збереження національної ідентичності.

Одним із елементів культури дослідники вважають історичну пам'ять (Д. Шевчук). З цього приводу свого часу Ю. Лотман зазначав: «Культура представляє собою колективний інтелект і колективну пам'ять, тобто надіндивідуальний механізм зберігання і передачі деяких повідомлень (текстів) і випрацювання нових. В цьому сенсі простір культури може бути представлений як простір певної пам'яті, тобто простір, в межах якого деякі загальні тексти можуть зберігатися і бути актуалізовані» [9, с. 674]. Однак сьогодні ми часто стикаємося із суперечливістю такої історичної пам'яті. З одного боку, сучасна культура має дуже коротку соціальну пам'ять, з іншого – наявність технічних засобів та установ, що дозволяють зберігати великі масиви інформації.

Музей є справжнім науково-культурним центром на американському континенті, надзвичайно важливим у плані збереження не тільки сучасної нам історії, а й тих пам'яток, що їх свого часу привезли на американську землю українці, це, по суті, збереження історії української еміграції до США. «Музей – це минуле, це історія, це душа, це серце наших предків, а для нас величавий храм, куди ми повинні виходити з побожністю, а виходити з найглибшим поважанням і гарячою любов'ю до всього того, чим жили наші батьки, діди і прадіди, що ми повинні нести з собою, як заповіт, і чому повинні учитися і всі ми, і покоління наших нащадків» (Д. Яворницький) [7].

Один із культурних закладів, який давно переріс Чикаго та складає достойну конкуренцію Українському національному музею щодо кількості публікацій та відгуків в інформаційному просторі українців діаспори (в основному газети «Час і Події», «Українське слово» в рубриках «Українське Чикаго», «Культура», «Інтерв'ю»), є **Український інститут модерного мистецтва** (1972), що внесений до туристичних каталогів міста та штату. Він задумувався організаторами як своєрідний український центр, що відповідає вимогам сучасності та об'єднує наявні течії в українському мистецтві. У цьому закладі, як свідчать публіцистичні матеріали, є досить