

17. *Криса Б.С.* Українська поезія XVII-XVIII ст. як результат секуляризаційного процесу // Секуляризація духовного життя на Україні в епоху гуманізму і Реформації. – К., 1991. – С. 91–109.
18. *Софронова Л.А.* Старовинний український театр / Старинный украинский театр. Переклад з рос. – Львів, 2004.
19. *Морозов А.А., Софронова Л.А.* Эмблематика и ее место в искусстве барокко // Славянское барокко: Историко-культурные проблемы эпохи. – М., 1979. – С. 13–38.
20. *Сковорода Г.С.* Листи до М. Ковалинського // Сковорода Г.С. Повне зібрання творів. – К., 1973. – Т. 2. – С. 218–359.
21. *Тимковський И.Ф.* Мое определение в службу // Москвитянин. – 1852. – № 17. – С. 1–26.
22. Материалы из истории Переяславской епархии прошлого столетия // Полтавские епархиальные ведомости. – 1891. – № 11. – С. 513–531.
23. *Лубяновский Ф.П.* Воспоминания // Русский архив. – 1872. – № 1. – С. 98–185.
24. *Посохова Л.Ю.* Харківський колегіум (XVIII – перша половина XIX ст.). – Харків, 1999.
25. Державний архів Чернігівської області, ф. 679, оп. 1, спр. 1253.
26. *Сковорода Г.С.* Сад божественных песней // Сковорода Г. С. Повне зібрання творів. – К., 1973. – Т. 1. – С. 60–90.
27. *Кнабе Г.С.* Русская античность. Содержание, роль и судьба античного наследия в культуре России. – М., 2000.

В.В. ІВАДНЄВ

Винайдення давньогрецькими мореплавцями ефективних способів доставки вантажів

У різні історичні епохи увагу дослідників привертала питання створення водних шляхів і умов плавання на різних водоймищах, що знайшло відображення в роботах М.В. Ачбунова, Ю.В. Андрєєва, Д.Я. Беренбейма, В.Д. Блаватського, І.Я. Брашинського, В.Ф. Гайдукевича, М.І. Золотарьова, В.І. Ключка, В.П. Кривоноса, І.П. Крип'якевича, Б.Г. Петерса.

Роль і місце судноплавства в життя й побуті наших предків вивчалися як вітчизняними істориками, етнографами, археологами (Б.Ю. Рибаків, В.М. Масон, Г.Г. Мезенцева, Г.І. Шаповалов), так і дослідниками з української діаспори О. Воропай). Незважаючи на це, питання конструкції плавзасобів і способів доставки вантажів вивчене мало, деякі аспекти цієї проблеми недосліджені цілком.

Історія виникнення вітрильних суден бере початок ще з часу, коли вздовж усього узбережжя Середземного моря фінікійці заснували свої колонії, які дуже вплинули на розвиток кораблебудування того часу. Історичні документи засвідчують, що, певно, саме фінікійці першими

почали будувати кораблі з кілем і обшивкою на шпангоутах, а також із приміщенням для вантажів, яке знаходилося під палубою.

Перші вітрильні судна мали можливість пливати тільки за попутним вітром, у інших випадках використовувалися весла. Мореплавці на торговельних суднах того часу, відтак, змушені були тривалий час чекати попутного вітру в портах, які від цього мали непоганий економічний зиск.

Поступово інші народи Середземномор'я починають змагатися з фінікійцями за панівне становище в кораблебудуванні. В цьому велику активність виявляють мешканці узбережжя Егейського моря – давні греки.

Велику частину Середземного моря між Апеннінським і Балканським півостровами та островами Крит і Сицилія ще з сивої давнини опанувало одне з найбільших грецьких племен – іонійці. На межі II–I тис. до н.е. іонійці почали колонізацію західного узбережжя Малої Азії, заснувавши тут місто Мілет. В VIII–VI ст. до н.е. утворився мілетський «поліс» [17, т. 2, с. 414]. Населення полісу складалося з повноправних громадян – членів громади іонійців, із вільних, але неповноправних жителів і безправних рабів. Це місто-держава мало таку форму соціально-економічної та політичної організації суспільства, як і в інших містах-державках Стародавньої Греції.

Можливо, саме мореплавці з Мілету першими створили водний шлях уздовж південного і східного узбережжя Чорного моря до Північного Причорномор'я, де в ті часи мешкали кіммерійці [7].

Давньогрецькі мореплавці ще з давніх часів пересвідчилися, що у протоці Босфор існують перешкоди для здійснення плавання. Легендарний давньогрецький поет Гомер у своїх епічних поемах згадує про дивовижні скелі у цій протоці, що зсуваються та розсуваються, утворюючи, так би мовити, «ворота», за якими знаходиться водний простір (Чорне море), який давні греки вважали океаном [8]. Крізь ці «ворота» давньогрецькі мореплавці на чолі з Ясоном відправилися у багатолітні мандри за «золотим руном» на кораблі «Арго», що в ті часи міг рухатися переважно за допомогою весел, парус же використовувався виключно під час плавання за попутними вітрами. Ці «ворота» майже весь час були зачинені, бо у протоці Босфор дмуть вітри, здебільшого, північних напрямів. Відтак, потрапити в Чорне море можливо було тільки тоді, коли вони «відкривалися», тобто у протоці на деякий час з'являлися вітри протилежних напрямків, і судна під попутним вітром могли здолати цю природну перешкоду.

Крім того, у цій вузькій протоці в різні пори року виникали швидкі течії в обох напрямках: на початку навігації утворювалась течія в напрямку Мармурового моря, а під кінець навігації – навпаки [1].

Отже, давньогрецьким мореплавцям, які мали намір із настанням навігації вийти в Чорне море, необхідно було долати досить швидку зустрічну течію, використовуючи весла та парус, але тільки тоді, коли в протоці з'являвся попутний вітер. В кінці навігації, коли вони поверталися до Босфору, треба було знову долати зустрічну течію.

Слід зазначити, що кіммерійців, з якими давні греки налагодили торговельні зв'язки у VII ст. до н.е., витіснили в Нижнє Придніпров'я скіфи [4]. Ця обставина обумовила створення нового водного шляху в Північне Причорномор'я. Для цього іонійці вибрали на європейському боці протоки Босфор зручну затоку, навколо якої в 660 р. до н.е. з'явилися будівлі перших мешканців давньогрецького полісу Візантій і був споруджений морський порт, а з часом – верф, де розпочалося будівництво весельно-парусних суден [17, т. 1, с. 301].

Від протоки Босфор, використовуючи плавзасоби, виготовлені на верфі в Мілеті, був започаткований водний шлях вздовж західного узбережжя Чорного моря у Північно-Західне Причорномор'я, де в середині VII ст. до н. е. було засновано два поселення: Істрію у Подунав'ї та Борисфен на о. Березань (біля сучасного м. Очаків) [6, с. 152].

Можливість розширення своєї присутності в цьому регіоні спонукала давніх греків збільшити об'єм перевезення вантажів упродовж одного навігаційного періоду. Але це можливо було здійснити виключно завдяки використанню нових типів плавзасобів, пристосованих для перевезення найбільших на той час вантажів на великі відстані.

Безперечно, процес створення нових типів плавзасобів у ті часи був досить тривалим. Звичайно, давні «аргуни» при спорудженні суден не знали величин відношення екватора Землі до її діаметра та прискорення сили тяжіння планети, що використовується зараз при інженерних розрахунках для визначення режимів плавання, а отже – і розмірів плавзасобів. Але в результаті спроб і помилок стародавнім суднобудівельникам протягом століть удалося вдосконалити існуючу ще з давніх часів конструкцію прямокутного паруса та знайти оптимальну геометричну форму корпусу нового типу плавзасобу, завдяки чому він міг пливати під кутом до зустрічного вітру.

Під час руху судна під кутом до зустрічного вітру виникають сили, що утворюють значно більший нахил корпусу, ніж коли судно пливе за попутним вітром. Ця обставина зумовила збільшення маси

вантажу на плавзасобі за рахунок використання трюмів, де раніше розміщувалися веслярі. Крім того, для зниження метацентричної висоти спочатку трюми завантажували вантажами, що мали найбільшу питому вагу, внаслідок чого збільшувалася стійкість плавзасобу на воді. Відтак, створення плавзасобу, який мав велику вантажомісткість, призвело до того, що використання веслярів на судах цього типу стало просто неможливим.

Виходячи зі сказаного, можна зробити висновок, що на будівництво нових типів плавзасобів та здійснення незліченної кількості відповідних випробувань давні греки, імовірно, витратили близько ста років.

Можливо, якраз після закінчення комплексу взаємопов'язаних робіт із виготовлення нового типу торговельного судна іонійцям удалося збільшити товарообмін у Північно-Західному Причорномор'ї, внаслідок чого досить швидко почали з'являтися нові давньогрецькі поселення.

Завдяки використанню нового типу торговельного судна стало можливим збільшення перевезень на водному шляху вздовж західного узбережжя Чорного моря, а отже – й заснування в середині VI ст. до н.е. у пониззі Південного Бугу античного міста Ольвія [6, с. 154].

Удосконалене торговельне судно розповсюдилося серед інших давньогрецьких суднобудівельників, тому його почали будувати у великій кількості в грецьких містах Теос, Фокея, Колофон, Ефес, Клазамен й інших. Ця обставина уможливила збільшення перевезень давньогрецькими мореплавцями з інших морських портів вантажів уздовж південного та східного узбережжя Понту Евксинського (Чорного моря), внаслідок чого на Босфорі Кіммерійському (Керченська протока) були засновані міста: Пантікапей, Гермонасса, Німфей, Мірмесій, Феодосія, Кепи та інші [16]. Можливість збільшення об'єму перевезень водним шляхом уздовж західного узбережжя Чорного моря спонукала іонійців до створення на Нижньому Придністров'ї нових поселень: в останній третині VI ст. до н.е. – Ніконії, наприкінці VI ст. до н.е. – Тіри [13]. Наприкінці V ст. до н.е. на території Західного Криму вихідці з Гераклеї Понтійської заснували Херсонес. В цьому столітті в цілому й завершився процес колонізації греками Північного Причорномор'я.

Як бачимо, перевезення вантажів за допомогою плавзасобів торговельно-вітрильного типу було вельми вигідним. Насамперед, таке торговельне судно було пристосоване для безпечного перевезення на великі відстані найбільших на той час вантажів із різною пито-

мою вагою, завдяки чому стало можливим перевезення на одному плавзасобі великого асортименту товарів. По-друге, на відміну від свого прототипу (весельно-парусного судна) на цьому судні під час плавання виконувала відповідні роботи відносно невелика кількість мореплавців, що обумовило зменшення розміру харчових припасів і вивільнення для вантажу додаткового місця. По-третє, на цьому плавзасобі використовувалися вахтовий метод керування, завдяки чому мореплавці, навіть під час руху судна, мали можливість відновлювати сили, що вкрай необхідне в умовах тривалого плавання. По-четверте, цей плавзасіб міг рухатися незалежно від напрямку вітру вздовж узбережжя моря майже без зупинок, причалюючи тільки в разі нагальної потреби (наприклад, поповнення запасів питної води), завдяки чому він швидше за інші типи суден долав водний шлях.

На відміну від торговельно-вітрильного судна весельно-парусне судно використовувалося як вантажно-пасажирське, тобто, крім невеликого вантажу й екіпажу (веслярів, палубників, керманіча) на судні мали можливість розміститися ще певна кількість людей, які не брали участь у керуванні кораблем під час плавання. Відтак, стало можливим доправляти до нових земель переселенців.

Важливим фактором заснування греками перших поселень на території Північного Причорномор'я був пошук сировини, зокрема, руди. Розвиток ремесла сприяв зростанню торгівлі та мореплавства. Грецькі мореплавці прагнули також освоїти придатні для ведення сільського господарства землі, забезпечити себе всім необхідним і бути економічно та політично незалежними від грецької метрополії.

За свідченням Аристотеля, в IV ст. до н.е. давні греки вже знали технічні терміни: «сідорс» – залізо і «халіпс» – сталь [6, с. 107]. То ж, можна стверджувати, що в Північно-Західному Причорномор'ї вже вміли виготовляти міцні знаряддя праці, зокрема, сталеві пилки для розпуску стовбурів дерев і струги для чистової обробки дерев'яної поверхні.

Від гостроти знарядь праці залежить шорсткість обробленої поверхні, а отже – точність виготовлення дерев'яних деталей, що сприяє їх кращому з'єднанню у вузли. Ця обставина дала можливість розпочати бондарську справу та виготовлення плавзасобів невеликого розміру на кілю та шпангоутах.

Мореплавство того часу було досить небезпечною справою. Історія мореплавства в Європі починається майже одночасно з виникненням піратства, яке було звичайним заняттям для мореплавців тих часів. У «Одіссеї» Гомер прославляє десятилітні мандри Одісея.

Розбій на морі й узбережжі, захоплення у полон людей та вантажів тоді навіть не засуджувалися.

Після того як Афіни в IV ст. до н.е. втратили морську могутність у східній частині Середземного моря почався бурхливий розквіт піратства. Егейське море, з його численними островами, розташованими неподалік від торговельних шляхів, виявилось найкращим місцем для розбійницьких баз. Тому давні греки, що мешкали в Північно-Західному Причорномор'ї, для охорони своїх торговельних суден почали залучати скіфів, які добре володіли зброєю далекої дії. За задумом греків, ці вмілі лучники повинні були підпалювати піратські судна, що наближались до торговельної флотилії. Між тим використання на палубі відкритого вогню для запалювання стріл було дуже небезпечною справою. Щоб запобігти підпаленню власного судна, давні греки вирішили використовувати лучників на інших, так би мовити, допоміжних суднах торговельної флотилії.

Для здійснення ефективної охорони під час плавання торговельної флотилії давні греки винайшли новий тип плавзасобу – парусно-весельне судно, яке могло пливати під кутом до зустрічного вітру, а в разі його відсутності, використовувалися весла. Цей тип судна в порівнянні з торговельним судном мав невеликий розмір, як наслідок – незначне занурення корпусу у воду, що виявилось вкрай необхідним під час плавання в Егейському морі.

Для виготовлення цього типу судна було обрано гирло р. Тірасі (Дністер), яка в ті часи впадала двома рукавами в море. Ця місцевість між рукавами та морем являла собою острів, на якому мешкали, як повідомляє римський історик Пліній Старший, тірагети [1]. Тірасі була водним шляхом, яким доправлялася не тільки велика кількість різноманітного товару, але й багато якісного лісу з Прикарпаття. Цей острів виявився найкращим місцем для розміщення пожежно безпечного виробництва, тобто верфі, на якій розпилювалися стовбури на бруси та дошки й просмолювалися корпуси суден.

Ймовірно, в IV ст. до н.е. стало можливим запровадження в Північно-Західному Причорномор'ї серійного виробництва монотипних суден. Назва такого судна, на якому плавали скіфи, має слов'янське походження – від назви кочовиків-скіфів. Сама назва «скіфи», начебто, не характерна для слов'янських мов, проте передається вона в грецькій транскрипції, а греки часто вживали звук «ф» там, де слов'яни – «т». Наприклад, область на Балканському півострові, відому грекам як Фракія, болгари називають Тракією. Замінивши «ф» на «т» у слові «скіфи» отримуємо «скіти» (російською «скитальцы»), що відповідає способу життя цих людей [18, с. 74].

Можна припустити, що парусно-весельне судно, на якому скіфські мандрували водними шляхами, праслов'яни називали «скітія». В наступних століттях це вдало зроблене судно почало використовуватися мореплавцями в інших регіонах Європи, внаслідок чого його назва з часом трансформувалася у «скідію» або «скедію» [12, с. 84].

Еллінізовані кочівники Північно-Західного Причорномор'я у ранньому залізному віці цілком могли брати участь не тільки у будівництві суден за новою, більш прогресивною технологією, що забезпечувало охорону торговельних флотилій, але й у військових морських операціях. Про те, що еллінізовані кочівники з Північного Причорномор'я були гарними мореплавцями, зокрема, свідчить напис на кам'яній плиті в Неаполі Скіфському про перемогу в II ст. до н.е. флотоводця Посейдея над піратами-сатархеями, завдяки чому був визволений о. Левку (о. Зміїний) [14].

Варто зазначити, що праслов'яни, використовуючи плавзасоби річкового типу, мали можливість спілкуватися з мешканцями давньогрецьких поселень, встановлювати з ними постійні економічні та культурні зв'язки. Завдяки цим плавзасобам товари доправлялися річками Дніпро та Південний Буг на о. Березань, в Ольвію, а Дністром – в Ніконію та Тіру.

Для давніх слов'ян між Дніпром та Дністром у той час не існувало водного шляху вздовж узбережжя Чорного моря, тому що плавзасоби, виготовлені з суцільного стовбура, не були пристосовані для плавання морем.

Винайдення дубових однодеревок із міцним корпусом і плоским дном дало змогу нашим предкам застосувати новий спосіб доправлення вантажів від одного водоймища до іншого, так званим волоком. Завдяки використанню праслов'янами цього типу плавзасобу стало можливим створення розгалуженої мережі водних шляхів у Східній Європі.

Зв'язки наших пращурів із мешканцями Причорномор'я, котрі часто були вихідцями з Середземномор'я, позитивно впливали на розвиток праслов'янських племен, зокрема, на їхнє вміння плавати річками і морем, споруджувати нові типи плавзасобів. Адже народи Середземномор'я завдяки розвиненій культурі мореплавства і кораблебудування на кілька століть випередили в своєму розвитку інші народи Європи. Зокрема, наші предки запозичили мистецтво плавання під вітрилами від стародавніх цивілізацій Середземномор'я саме завдяки торговельним взаєминам.

Відомо, що під час плавання з Причорномор'я на південь вода поступово змінює свої фізико-хімічні властивості, тобто, щільність води у кожному наступному водоймищі стає більшою внаслідок

збільшення її солоності. Згідно сучасних досліджень цей показник у Чорному морі становить 18 %, у Мармуровому морі – 26 %, Егейському морі – 38 % [17, т. 1, с. 567; т.2, с. 352; т. 3, с. 644].

З метою забезпечення бокового опору підводної частини корпусу під час плавання торговельно-вітрильних суден на південь, мореплавці додавали вантажі один раз у порту Візантій, а другий раз – в Мілеті. Під час плавання в зворотному напрямку в цих портах таку ж саму кількість вантажу знімали з плавзасобів. Тобто, завдяки різній солоності води в морях стало можливим під час транзитних перевезень вантажів з Причорномор'я в Середземномор'я транспортування ще й додаткових вантажів у Мармуровому та Егейському морях. Така методика регулювання баласту сприяла тому, що занурення корпусу у воду було однаковим під час плавання торговельно-вітрильних суден у різних водоймищах. Щоправда, збільшення щільності води у водоймищі призводило також до збільшення опору підводної частини корпусу судна, а отже – і зменшення швидкості руху.

Торговельно-вітрильні судна були оснащені вітрилами, пристосованими до безпечного перевезення найбільших на той час вантажів на великі відстані, тому цей тип судна мав найбільше занурення корпусу у воду. Такі судна, на відміну від інших, були плавзасобами виключно морського типу, саме тому вантажно-розвантажувальні роботи виконувалися тільки у великих морських портах, до яких у Північно-Західному Причорномор'ї, без сумніву, відносилися порти Тіри та Ольвії [13].

Давньогрецький історик і географ Страбон, який жив на початку I ст. до н.е., повідомляє, що в гирлі р. Тірасі знаходиться башта, яку називають Неоптолема на честь сина Ахілла – покровителя морів. Страбон називає цю башту «пюрсес», що означає вертикально збудовану, з міцного будівельного матеріалу, стінку, до якої причалювали кораблі [1]. Виходить, що за навігаційний період (близько 6 місяців за природнім календарем наших предків-язичників) давньогрецькі мореплавці мали можливість не тільки долати відстань із Північно-Західного Причорномор'я до Мілетського полісу, але й далі, до інших портів у Середземномор'ї та повертатися додому.

Від порту Мілет ще існувало декілька водних шляхів, один із яких проходив уздовж островів Егейського моря до Апеннінського півострова, інший – уздовж східного узбережжя Середземного моря до порту Олександрія [11]. Торговельні флотилії з Північно-Західного Причорномор'я перевозили не тільки транзитні вантажі, але й інші товари, які розміщувалися у верхній частині трюмів. Ця обставина давала можливість швидко здійснювати вантажно-розвантажувальні

роботи в різних проміжних портах на шляху проходження торговельних флотилій. В порту призначення трюми торговельних суден повністю розвантажували, а потім завантажували іншим товаром із таким розрахунком, щоб розмістити у ньому таку ж саму масу транзитного вантажу.

Вантажно-розвантажувальні роботи у всіх портах виконували місцеві робітники. Невеликий обсяг цих робіт в проміжних портах давав можливість їх виконання одночасно на всіх судах торговельної флотилії. Ефективність проведення вантажно-розвантажувальних робіт у портах була обумовлена кількістю спеціальних споруд, пристосованих для швартування торговельних суден, економічною доцільністю залучення необхідної кількості вантажників і гужового транспорту, а також наявністю відповідних площ для тимчасового зберігання товарів.

Окрім економічної складової, завдяки товарам, що надходили від різних праслов'янських племен, мешканці Середземномор'я здобували інформацію про життя й побут наших предків [10]. Відомості давньогрецького вченого Птолемея, який жив і працював в Олександрії в II ст. н.е., історика та політичного діяча Стародавнього Риму Тацита, а також інших, праці яких містять відомості про давніх слов'ян, цей висновок підтверджують.

Виходячи зі сказаного можна сміливо твердити, що ефективна доставка давньогрецькими мореплавцями впродовж кількох століть нових видів товарів у Північно-Західне Причорномор'я, спонукало праслов'янські племена постійно створювати нові водні шляхи й удосконалювати плавзасоби, внаслідок чого тривалий час функціонувала розгалужена мережа водних артерій якими різноманітні товари з античного світу надходили до найвіддаленіших регіонів Східної Європи.

1. *Азбунов М.В.* Античная лоция Черного моря. – М.: Наука, 1987.
2. *Андреев Ю.В.* Греческая цивилизация в системе варварских культур Евразии I тис. до н.е. // Всеобщая история: дискуссии, новые подходы – М.: Наука, 1989. – Вып. 2.
3. *Беренбейм Д.Я.* О пути греков через Чёрное море // Советская археология. – 1958. – № 3.
4. *Блаватский В.Д.* Античная археология Северо-Западного Причерноморья – М., 1961.
5. *Брашинский И.Я.* Торговля // Античные государства Северного Причерноморья – М.: Наука, 1984.
6. *Вінокур І.С., Телегін Д.Я.* Археологія України. – К., 1994.
7. *Гайдукевич В.Ф.* О путях прохождения древнегреческих кораблей в Понте Евксинском // Краткие сообщения Института археологии. – 1969. – № 116.
8. *Грейвз Р.* Мифы древней Греции / пер.с англ. – М.: Прогресс, 1992
9. *Золотарьов М.І.* Давньогрецькі мореплавці у Північному Причорномор'ї // Сторінки історії України – Севастополь: ВМС України, 1996.
10. *Клочко В.І.* «Народи моря» та Північне Причорномор'я // Археологія. – 1990. – № 1.

11. *Кривонос В.П.* Роль чорноморських шляхів в розвитку торгових зв'язів українських земель з Балканами // *Міжнародні відносини в басейні Чорного моря в давності і в середні століття: Матеріали до історії археології*. – Ростов-на-Дону: Ростовський-на-Дону пединститут, 1986.

12. *Крип'якевич І. Гнатевич Б.* Історія українського війська – К.: МП «Пам'ятники України», 1993.

13. *Максимова М.І.* Краткий шлях через Чорне море і час його освоєння грецькими мореплавцями // *Матеріали і дослідження по археології СРСР*. – 1956. – № 33.

14. *Назаров В.В.* До питання про морську справу ольвіополітів // *Археологія*. – 1994. – № 2.

15. *Петерс Б.Г.* Морське діло в античних державах Північного Причорномор'я – М., 1982.

16. *Писаревський Н.П.* Кораблі торгового флоту античної Греції на судохідних тарсах Понта Евксинського // *Дослідження пам'яток морської археології*. – СПб: ІИМК РАІ, 1998. – Вип. 3.

17. *Український Радянський Енциклопедичний Словник*. – К., 1986.

18. *Янович В.* Слідами Скіфів // *Історичний журнал*. – №3. – 2003.

В.М. ПАРАЦІЙ

Величні надбання культури в трагічних умовах політичного торгу: «Оссолінеум»

«Людина робиться мудрою не силою, а часто читаючи» – писав ще в XVI ст. Джордано Бруно. Сміслова якість цієї думки не змінилася впродовж наступних століть аж до сьогодні. В XVII ст. Френсіс Бекон називав книги «кораблями думки»; його сучасник, англійський поет Джон Міль говорив про них, як про «найкоштовніше творіння вищого розуму людини». Серед інтелектуального (читаючого) соціуму сучасності це вже беззаперечні істини, які дозволяють ототожнити з розумінням *культура* величну частину ціннісного цілого, де зберігається інформація, думка, людські мрії та бажання. Особливо професійно комплектовану її частину.

Беззаперечно таким скарбом є багаті думкою й інформацією, естетичні за мистецькими критеріями, безцінні й незамінні бібліотечні (архівні, комплексні бібліотечно-архівні) колекції.

«Верстатами праці» – називав бібліотеки визнаний український історик-сходознавець Омелян Пріцак [9, с. 32]. Справді, без таких зібрань неможлива ефективна діяльність ученого, письменника, аналітика, будь-якої іншої особистості, апріорно спрямованої на гносеологічні потреби. Ймовірно, підсвідомий потяг соціуму чи окремої особистості призвів до формування бібліотечних колекцій і – як завершальний етап – до формування кількісно й естетично якісних бібліотек – беззаперечних Храмів Книги.