

**ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ДЕРЖАВНА НАУКОВА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКА
БІБЛІОТЕКА УКРАЇНСЬКОЇ АКАДЕМІЇ АГРАРНИХ НАУК
Відділення історії та методології освіти, науки і техніки
АН Вищої школи України
Комісія з історії науки і техніки
Наукового Товариства ім. Т.Г.Шевченка**

ІСТОРІЯ УКРАЇНСЬКОЇ НАУКИ НА МЕЖІ ТИСЯЧОЛІТЬ

Випуск 28

Київ – 2007

- товариства в Празі дня 30 квітня 1935 р. -- Прага: Вид-во УІФТ в Празі, 1936. - С.12-28.
12. Полонська-Василенко П. Сторінки спогадів. УВУ // Український історик. – 1965. - № 3-4. – С.39-48.
 13. Русова С. Мої спомини. – Львів: Вид-во кооператива „Хортиця”, 1937. – 284 с.
 14. Сірополко С. Історія освіти в Україні. –Київ: Наук. думка,2001.– 912 с.
 15. Саламаха І.В. Громадсько-політична та наукова діяльність В.О.Біднова (кінець XIX-1935 р.) // Дис. канд. іст. наук. – Запоріжжя, 1998. – 212 с.
 16. Ульяновський В. Василь Біднов // Історіографічні дослідження в Україні. – К.: НАН України, 2002. – Вип. 12. – Визначні постаті української історіографії XIX-XX ст. – С. 303-340.
 17. Чабан М. Вічний хрест на грудах землі. – Дніпропетровськ, 1993. - 126 с.

Еліна АЛІЄВА (м.Київ)

ВНЕСОК М.П. ПЕТРОВА (1836-1920) В ЕКОНОМІКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ГОСПОДАРСТВА

Микола Павлович Петров належить до видатних російських вчених. Наукова діяльність його відрізняється глибиною творчістю, життєвістю і багатогранністю. Створення Миколою Павловичем гідродинамічної теорії змашування отримало світове визнання. Народився він 13 травня 1836 р. у місті Трубчевськ Орловської губернії (тепер Брянська область Російської Федерації) [1].

Мета статті: визначити внесок М.П. Петрова в економіку залізничного господарства.

Завдання: 1) розглянути праці М.П. Петрова і визначити його погляд на розвиток економіки залізничного господарства з 1898 р. до 1916 р.; 2) окреслити значення внеску М.П. Петрова в економіку залізничного господарства.

Микола Павлович викладав в Інженерній Академії (з 1858 р.) і в Петербурзькому Технологічному інституті (з 1866 р.). Він вважав необхідним так будувати технічну освіту, щоб забезпечити всебічний розвиток майбутніх інженерів. Микола Павлович запевняв, що розвиток філософського мислення потрібно техніку не менш, ніж математику, природознавство або соціологу. Завжди підкреслював значення економічних знань [2].

Саме на значенні економічних знань для розвитку залізничного господарства в роботах М.П. Петрова хотілось би зупинитись.

Наводимо приклад бесіди Миколи Павловича із студентами. В цій бесіді він пояснює, що для прогресу науки і потреб народного господарства потрібні знання з економіки, статистики. Без цих знань він не міг би запевнити інженерів і суспільство у важливості та вигідності його запропоновань. Велике значення економічних знань мали і для гідродинамічної теорії. У звіті Міністерства шляхів сполучення за 1883 р. вказано, що загальний пробіг всіх осей пасажирських і товарних поїздів перевищив 4,7 млн. км., виходячи з цієї цифри, Микола Павлович поррахував, що при правильному наборі масел економія за рік складе понад 48 тис. тонн вугілля. В грошовому еквіваленті це дає суму в півмільйона рублів золотом [2].

Багато праць після 1905 р. М.П. Петров присвятив питанням економіки. Наперекір неосвіченості керівництва царської Росії, яке було задоволено помірністю темпів залізничного будівництва, у зв'язку з поширенням думки збитковості залізничного господарства, він все-таки наполягав на енергійному будівництві залізниць. Війна 1914-1918 рр. повністю підтвердила правильність його думки про недостатність розвитку мережі залізниць в Росії [3].

У промові на честь 40-річчя науково-літературної діяльності М.П.Петрова підполковник Д.В. Яковлев [4] охарактеризував саме економічний напрямок питань праць ювіляра. Д.В. Яковлев звертає увагу, що як вчений, інженер з широкою науковою підготовкою і великими технічними навичками, як діяч адміністративного досвіду, Микола Павлович не міг не перейнятись проблемами погіршення фінансового положення російської залізниці.

М.П. Петрову була властива сила аналізу, ясність, суворість думки та незвичне вміння відсіяти подробиці, які відволікають від суті питання. Він встановив і цифровими порівняннями довів правильність того критерію, що саме показ вигідності не є простим порівнянням прибутку з витратами. Він вважав, що потрібно оцінити всю сукупність явищ внаслідок діяльності залізниці; в баланс потрібно включати не тільки грошові надходження, але й результати роботи залізниці, як фактору великого народногосподарського значення. Приводом для досліджень Миколи Павловича було погіршення фінансового стану російських залізниць з 1901 р. Д.В. Яковлев у своїй промові наводить порівняльні статистичні дані з досліджень М.П. Петрова. На погляд Д.В. Яковлева Микола Павлович довів, що збитковість мережі була фіктивною. М.П. Петров у ряді своїх досліджень дав блискучий аналіз результатів роботи мережі залізниць для держави в цілому, для міністерства фінансів і для

населення. Цим аналізом і вивченням фінансового стану російських залізниць звичайно не висчерпується зміст його праць в галузі економіки залізничного господарства. Низка питань: про користування рухомим складом, обслуговування залізницею, визначення пробігів товарних поїздів, про способи пониження витрат залізниці. Д.В. Яковлев у своїй промові підкреслює, що Микола Павлович своїми економічними працями один з перших поєднав техніку з життям, як раніше теорію з прикладною наукою [4].

М.М. Петров [5], син видатного вченого, інженер, також дав оцінку працям Миколи Павловича з економічних питань. На думку М.М. Петрова ускладнення економічних співвідношень, через прискорений розвиток мережі залізниць, навіювало різні судження з економічної точки зору. В економічній науці на той час були відсутні методи аналізу у всій необхідній повноті. Тому природно, що погіршення фінансового стану залізниці розглядалось під вузьким кутом порівняння касових надходжень і витрат, а не з загальної точки зору народних інтересів. М.П. Петров мабуть перший, зазначає М.М. Петров, визначив ту частину капіталу, яка була вкладена скарбницею держави у залізницю. Він звернув увагу і на визначення джерела прибутків для покриття витрат залізниці. Микола Павлович висловив думку, про комерційні засади залізничного господарства і запропонував, щоб були правила отримання державними залізницями щорічних субсидій на витрати і утримання пристроїв, не потрібних у власних інтересах. Ці субсидії повинні були б видаватися із загальних грошей держави або від зацікавлених установ. Існуючий стан речей на той час, а саме багато державних потреб були реалізовані за рахунок бюджету залізниці, і здійснення цих витрат проводилось нелегально, а значить не на користь залізниці.

Можемо зробити висновок, що Микола Павлович Петров, не просто розумівся на господарстві залізниці, а й вболівав за розвиток російської залізниці на рівні прогресивних держав.

Хотіли б розпочати аналіз праць з економічних питань М.П. Петрова [6] зі статті „Що може покращити фінансове положення наших залізниць” (1906). Микола Павлович наводить порівняльну статистику прибутків залізниці: 1898 р. – 8,7 млн. руб.; 1899 р. – 1,2 млн. руб.; 1900 р. – втрати 2,6 млн. руб.; 1901 р. – втрати 34,5 млн. руб.; 1902 р. – втрати 38,9 млн. руб.; 1903 р. – втрати 20,2 млн. руб. Величезні збитки привернули увагу не тільки державних установ, але й преси. В газетних статтях критикувалася діяльність російських залізниць і вказувались засоби для підвищення їх прибутків. Головними причинами, які призводять до незадовільної експлуатації, як вважають критики є: високі тарифи на перевіз товарів, використання європейських прийомів експлуатації, а не

американських. Америка за 5-6 років у 1,5 рази підвищила свої чисті прибутки.

Микола Павлович спробував проаналізувати, порівняти американські і російські прийоми експлуатації залізниці. Критики стверджують, підкреслює Микола Павлович, що європейці перевозять багато зайвого вантажу, причому в 2 рази більше ніж американці. Швидкого підвищення прибутків очікується від введення товарних вагонів великої підйомної сили і паровозів. Він завдяки своїм значним знанням в залізничному господарстві і, напевно, з притаманним йому почуттям гумору, висловлюється з цього приводу з іронією. Заміні вагонів надається такого великого значення, що на думку критиків, якщо в Росії завтра будуть бажані вагони і паровози, тоді російські залізниці миттєво стануть прибутковими. Він проявляє лояльність до критиків, сподівається, що вони це роблять з найкращих побажань. Все-таки критикам не вистачає практичного досвіду, на думку М.П. Петрова. Користь від великих вагонів є, але вона проявляється тільки при здійсненні інших дуже важливих обставин для діяльності залізниці. Завантажити вагони у повному об'ємі потрібно заздалегідь, підготувати їх у великій кількості і не зупиняти перевезення масових вантажів першої необхідності, наприклад, вугілля, хліб [6].

Підйомна сила (вантажопідйомність) звичайного російського товарного поїзду, зазначає Микола Павлович [6], до теперішнього року – 750 пудів (12 тонн), при власній вазі (тара) – 415 (6,64 тонн), тобто тара (мертвий вантаж) – 55%. В американських поїздах – 30 % тари, 70 % - корисного вантажу. З теперішнього року вантажопідйомність російських товарних вагонів підніметься до 900 пудів (14,4 тонн), тоді тара – 46 %. Вирішальне значення, на думку М.П. Петрова, мають не величина середньої вантажопідйомності вагонів, а величина їх середньої дійсної заповнюваності, яка визначається за документами відправок. Якщо дивитися на справу з цієї практичної точки зору, тоді співвідношення тари американських і російських поїздів не таке контрастне. Використання всієї вантажопідйомності заважають обставини: рух порожніх вагонів, вантаж з особливими властивостями. Одним збільшенням вантажопідйомності вже можна виправити фінансове становище російських залізниць. Він зауважує, що не заперечує думку про користь введення більш потужних паровозів. Потрібно не забувати про те, що в Америці чистий прибуток збільшився через високі вимоги до перевезення товарів і кращій експлуатації поїздів, а не через потужні паровози [6].

Від питань впливу рухомого складу, Микола Павлович [6], безперечно, звернув увагу на обговорення тарифів і їх вплив на прибутки залізниці. Швидке збільшення товарних перевезень в Америці відбулось

внаслідок невеликих змін валових прибутків залізниць за пудо-версту (16 кг/0,954 км). Американці, не дивлячись на високі тарифи, пересуваються частіше (не треба забувати про розподіл прибутків від товарних поїздів і пасажирських, хоча такий розподіл проблематичний). На жителя Європейської Росії, він привів статистику, на 100 верст (95,4 км) – 0,88 коп; в Америці на одного жителя 370 верст (352,98 км) – 3,20 коп. Зробили б такі ж тарифи як і в Америці, тоді російські каси заробили б 260 млн. рублів, проте якщо б в Росії діяв середній тариф на товари як в Америці, тоді в касах була б недостача. Збільшення тарифів хоча б на 0,08 коп. дає в середньому тариф за версту (0,954 км) – 1,68 коп., а це найбільший тариф ніж у всіх європейських державах. Підйом тарифів не відповідає можливостям жителів Росії, а значить призведе до скорочення пасажирського руху.

Фінансове положення покращиться через збільшення руху на залізниці і особливо через покращення умов користування вагонами та паровозами. Покращення умов руху, на думку М.П. Петрова [6], залежить від мистецтва і бажання керівників залізниці і від персоналу, який обслуговує залізницю. Збільшення кількості вантажів, які перевозять, буде залежати від розвитку промисловості. У висновку Микола Павлович зазначає, що фінансове положення залежить від покращення умов руху вантажів і збільшення виробництва держави.

Микола Павлович зазначає, що залізниця, з самого початку будівництва її в Росії, не приносила майже ніякої користі державі. Але зважаючи на важливе значення залізниці для торгівлі, промисловості, а також для безпеки держави, влада витрачала кошти на будівництво нових колій. Влада сподівалась, що з часом фінансове положення покращиться і залізниця будуть приносити не тільки користь населенню, а й скарбниці держави. Покращення становища відбулось у 1898 р. – скарбниця отримала 23 792 990 рублів. Зважаючи на такий результат мережа залізниці розширювалась, посилювалась, покращувалась. Сибір і Середньо-Азіатські краї були сполучені з залізницями Європейської частини Росії. В самій Європейській Росії було побудовано декілька важливих стратегічних ліній, провізна плата для пасажирів і товарів були полегшені, промисловість збільшила валовий прибуток. В той же самий час життя дорожчало. Всі ці обставини діючи в різній мірі призводили до того, що ріст витрат на залізницю йшов швидше росту прибутків. Прибуток державної скарбниці почав падати. Після війни 1905-1907 рр. не було прибутку державі від залізниці, потрібні були і кошти на оплату експлуатації багатьох доріг, і на оплату процентів капіталів інших доріг. За таких умов прийшов 1906 р. про результати діяльності залізниці Державний Контроль надав відомості: збитки залізниці склали 113 402 773

рублів. Вказана сума збитків складається з 3 частин: 1) з оплати процентів на будівничі капітали державних залізниць; 2) з оплати дефіцитів деяких з цих залізниць; 3) з оплати по гарантіям капіталів залізниць, які використовує суспільство. Сума доплат в 41 млн. рублів в порівнянні з вартістю всіх товарів перевищує на 1200 млн. рублів, тобто складає 3,3%. Завдяки тільки збільшенню промислового виробництва у державі, яке було викликано через залізницю, прибуток держави збільшився на 41 млн. рублів. У 1906 р. сума державних податків, яка надійшла у скарбницю, у 2,5 рази більше ніж у 1883 р. – це дає повне розуміння про зростання прибутків понад 41 млн. рублів. Середня сума податку на жителя у 1888 р. 7 руб. 12 коп., а в 1906 р. вже 17 руб. Для подібного підвищення платіжної спроможності населення був необхідний сильний розвиток його промислової діяльності. Залізниця звісно сприяли цьому розвитку [7].

До початку 1904 р. капітал залізниці за допомогою держзабезпечення складав 4 231 млн. руб. До початку 1909 р. за підрахунками Держконтролю увесь капітал залізниці складав – 5 018 млн. руб. Причини погіршення фінансового положення за інформацією Державного Контролю: помилки керівництва у державній залізнично-дорожній політиці взагалі і тарифній в окремоті; недбалість розпоряджувачів; результат появи зовнішніх, неподоланих обставин, які викликали великі витрати. В 1903 р. державні дороги Європейської Росії дали державній скарбниці чистого прибутку більш як 4 млн. руб. (з 1895-1904 рр. без витрат, без збитків). Дороги Азіатської Росії з 1898-1904 рр. працювали зі збитками, які зростали в разі збільшення їх довжини і особливо по мірі проникнення їх в області де менше населення. Після 1904 р. дві мережі стали збитковими – 122 млн. руб. Суми великих збитків, які відносяться до 1904-1906 рр. включно, повинні ввести в оману кожного, хто не знає способу розрахунків Державного Контролю. Особливості цього способу в тому, що витрати залізниці приймаються повністю, а у прибутки відносять у розрахунок тільки ті надходження, які отримані і не включають виплат державного відомства за перевезення, якщо тільки ці відомства не внесли плату. Разом з тим держава істотним чином покращило безпеку кордонів наземної частини в Азії, що забезпечило Азіатську Росію товарами першої необхідності власними силами. Наведені обставини дають право зробити висновок, що отримані державою і населенням користі покривають збитки залізниці Азіатської Росії. Збір з пасажирів і вантажів, які перевозили залізницею в 1907 р. склав більш як 18 млн. руб. Таким чином ні з якої точки зору не можна рахувати залізницю Європейської Росії збитковою. Негативний вплив на фінансові результати всієї мережі залізниці, через затримку розширення і посилення

мережі, усвідомлюється і визнається неминучим, і для держави шкідливий [8].

Для оцінки залізничної політики при вирішенні питань про збільшення мережі і своєчасності їх у Європейській Росії потрібно перш за все підкреслити не тільки крайню складність, але і повну неможливість входити в оцінку кожної лінії з метою запобігання її впливу на загальний хід змін фінансових результатів мережі. Часто трапляється, що окрема галузь дуже збиткова, але у зв'язку з побудовою залізниці стан не тільки покращується, але й покращує загальну справу, що додатково приносить прибуток, на протязі не великої кількості років відшкодовує всю вартість споруди галузі. Вплив залізничної політики на фінансове положення залізниць, як по окремим залізницям, так і по цілій мережі відбувається за допомогою тарифів. Пониження тарифів, яке ввели з 1894 р. викликало збільшення пасажирського і товарного руху. Фінансові результати цих понижень на той час не вдалося визначити, а також запропонувати спосіб для визначення витрат залізниці при здійсненні перевезень. Витрати змінюються на різних частинах залізниці, змінюються на одній і тій самій мережі в різні пори року, і в залежності від напрямку руху. Зростання руху принесло залізниці чистого прибутку більш як 11 млн. руб. Збитки у 1903 р. 20 млн. руб. залежали від незадовільного користування рухомим складом тільки в невеликій частині. В основному зміни фінансового положення відбувались під впливом сторонніх факторів. У 1904 р. вплинула війна, у 1905 – 1907 рр. відбувались порушення спокою в державі, зменшення трудової енергії в майстернях залізниці і збільшення вартості нафтового палива. Збільшились витрати залізниць в 1907 р. в порівнянні з 1903 р. У 1908 р. відбулось покращення у фінансовому положенні залізниці. М.П. Петров зробив висновок: в Азіатській Росії життя населення змінилось, при побудові Сибірської залізниці вважали, що населення буде задовольняти свої потреби; в Європейській Росії за останні неповні 20 років з 1888 – 1906 рр., завдяки спорудженню залізниці, розширилось виробництво цінністю понад 1,2 млрд. руб. Справи людські взагалі недосконалі і російські залізниці не є виключенням. Але Микола Павлович вірив, що учасники в напрямку покращення їх діяльності зроблять все можливе [9].

Населення навіть при невеликому подовженні мережі, щорічно (за виключенням 1908 р.) збільшило валовий прибуток більш ніж на 53 млн. руб. Тобто не можна сумніватись, що будуючи нові залізниці, населення підвищило валові доходи на суму не менш 52,5 млрд. руб. Середнє збільшення валових доходів в 1908 – 1912 рр. було більш 61 млн. руб. Робота без витрат при розширенні мережі забезпечена не тільки при щорічному спорудженні приблизно 4 км, але і більше. При позитивному

вирішенні питань, які стосуються відбору особистого складу будівничих експлуатаційних інженерів і питань про необхідні матеріали, додається можливість здійснення задуманого будівництва залізниць. З розвитком мережі залізниці потрібно ще направляти адміністративну і законодавчу діяльність, не випускаючи з виду і діяльність техніки, вчених товариств, різних технічних шкіл від вищих до нижчих [10].

Висновки: 1) М.П. Петров визначив ту частину капіталу, яка була вкладена скарбницею держави у залізницю; 2) М.П. Петров довів, що збитковість мережі була фіктивною. Він у ряді своїх досліджень дав блискучий аналіз результатів роботи мережі залізниць для держави в цілому, для міністерства фінансів і для населення. Цим аналізом і вивченням фінансового стану російських залізниць звичайно не вичерпується зміст його праць в галузі економіки залізничного господарства. Низка питань: про користування рухомим складом, обслуговування залізницею, визначення пробігів товарних поїздів, про способи пониження витрат залізниці.

Можемо зробити підсумок з вище зазначеного, що у будь-якому розвитку спостерігаються як підйом, так і занепад; як наявність прибутків, так і збитків, і як правило ці явища взаємодоповнюють одне одного.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Третьяков А.М. Петров Николай Павлович // Ученые и изобретатели. – 1956. – С. 113-128.
2. Зензинов Н.А., Рыжак С.А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. – Москва: Транспорт, 1978. – 328с.
3. Януш Л.Б. Русские паровозы за 50 лет. – Москва: Машгиз, 1950. – С. 3-6.
4. Речь, произнесенная на торжественном чествовании в Инженерной академии 40-летия учено-литературной деятельности Н.П. Петрова// Инженерный журнал. – 1911. - №5. – С. 75-116.
5. Петров М.Н. Николай Павлович Петров. Очерк жизни и идей. – Ленинград: Институт Гражданских инженеров, 1925. – 46 с.
6. Петров Н.П. Что может улучшить финансовое положение наших железных дорог// Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1906. - № 25. С. 462 – 465.
7. Петров Н.П. Экономическое значение русских железных дорог. – С.-Петербург, 1910. – 25 с.
8. Петров Н.П. Убыточна ли сеть русских железных дорог// Экономист России. – 1911. - №13. – С. 1-4.
9. Петров Н.П. Убыточна ли сеть русских железных дорог// Экономист России. – 1911. - №14. – С. 1-4.

10. Петров Н.П. Главные размеры возможного строительства железных дорог в Империи в ближайшие годы после окончания войны // Новый экономист. – 1916. – № 31. – С. 4-7.

Олена БЕЗЛУЦЬКА (м.Херсон)

ІСТОРИКО-БІОГРАФІЧНИЙ НАРИС ЖИТТЯ Й ДІЯЛЬНОСТІ Й.К. ПАЧОСЬКОГО

Зіркою першої величини сяє на небосхилі біологічної науки ім'я Йосифа Конрадовича Пачоського. Це воістину натураліст широкої ерудиції, великого творчого потенціалу. Коло його наукових інтересів і досліджень досить широкий і різнобічний: флористика, фітоценологія, систематика, ботанічна географія, фітосейдологія, екологія, бур'яни, ентомологія, орнітологія, охорона природи. В кожній з цих галузей знань Й.К. Пачоський вніс своє бачення проблем, залишив свій оригінальний неповторний внесок. Йосиф Конрадович є автором 184 робіт ботанічного характеру з питань флори, рослинності, 12 робіт про бур'яни, 68 робіт з ентомології і захисту рослин, 15 – по зоології, а також цілої низки рефератів, рецензій і оглядів публікацій сучасників.

Актуальність дослідження наукової спадщини Й.К. Пачоського зумовлена також великим громадським і науковим значенням робіт Йосифа Конрадовича в біологічній науці кінця ХІХ – початку ХХ століття, відсутністю в історії науки комплексного дослідження його життя, наукової, науково-організаційної та педагогічної діяльності, необхідністю створення об'єктивної і повної наукової біографії вченого-натураліста, всебічного аналізу його творчого доробку.

Варто підкреслити, що за останнє десятиліття відбулися певні зрушення в справі освоєння наукового доробку Й.К. Пачоського. Проводяться наукові ботанічні читання його пам'яті у Херсонському природничо-історичному музеї (1989, 1994, 1999, 2004). До 140-річчя від дня народження у музеї історії університету був проведений “круглий стіл” – “Й.К. Пачоський – видатний природознавець Херсонщини” (8.12.2004). Найкращій науковій лабораторії ХДУ – “Біорізноманіття та екологічного моніторингу” у 2004 році було присвоєно ім'я Йосифа Конрадовича Пачоського.

Серед останніх досліджень присвячених вивченню життя та діяльності Й.К. Пачоського слід виділити роботи Д.В. Дубиної “Питання динаміки рослинного покриву в роботах Й.К. Пачоського”, “Праці Й. Пачоського з вивчення флори національного дендропарку “Софіївка” І.С.

Косенко та Т.М. Сидорук, “Й. Пачоський і українська школа систематиків та флористів” М. Федорончук та М.Шевера тощо.

Метою даного дослідження висвітлення життєвого шляху Й.К.Пачоського його внеску в розвиток природознавства.

Для реалізації цієї мети автором були визначені такі основні завдання:

- висвітлити ранній період життя і діяльності вченого;
- Херсонський період (1897-1923 рр.);
- Польський період (1923-1942 рр.).

Йозеф Конрад Пачоський (Йосиф Конрадович Пачоський) народився 10 грудня (27 листопада за старим стилем) 1864 року в родині польських дворян у м. Белгородка Заславського повіту Волинської губернії (нині Дубковського району Рівненської області). Він був найстаршим з шістьох дітей Конрада Пачоського, управителя князя Сангушки та Людвіки Людвиківни Пачоської.

З самого дитинства Й.К. Пачоський відрізнявся незалежністю характеру, його гнітили безправ'я і гноблення особистості. Можливо саме тому він не закінчив навіть гімназії і освіту здобував самотужки.

У 1876 році Йосиф Пачоський поступив на навчання до Рівненського реального училища, але навчання у даному навчальному закладі не приносило йому задоволення. В училищі майбутній вчений вивчав наступні предмети: Закон Божий, російську, німецьку, французьку мови, історію географію, арифметику, алгебру, малювання, чистописання. Йосиф Конрадович постійно пропускав заняття без поважної причини. Серед його оцінок переважали трійки, двійки та одиниці [1; 43].

У березні 1878 року Й.К. Пачоський переходить до Уманського училища землеробства і садівництва [2; 49]. Однак пішов і з нього, хоч мав великі здібності: тяжіння до волі знов підвело юного Йосифа Пачоського. Але саме тут він відчув потяг до природничих наук, і величезний вплив на це мав шкільний вчитель ботаніки Владислав Скробішевський.

З 1882 року розпочалась наукова діяльність Й.К. Пачоського. У 1884 році Йосиф Конрадович здійснив екскурсію уздовж лівого берега Бугу від Ольвіополя до Миколаєва, а у 1885 і 1886 році – в околиці м. Миколаєва. Протягом 1882 – 1886 років він збирав рослини Уманщини і у 1887 році опублікував свою першу працю. У 1887 році проводив флористичні і фауністичні дослідження поблизу м. Володимира-Волинського. Про результати цієї роботи він доповів 20 листопада 1888 року на засіданні Київського товариства дослідників природи, дійсним членом якого він був з 1887 р. Київське товариство дослідників природи зразу ж оцінило здібності молодого вченого який однаково володів