

Anna Chudzińska

ORCID: 0000-0003-2284-3554

(Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Polska)

## Wszechpolak austriackim ministrem kolei. Wokół kariery politycznej Stanisława Głabińskiego

Stanisław Głabiński (1862–1941) to prawnik, ekonomista i polityk, który w pierwszym okresie swojej działalności naukowej i politycznej związał się z monarchią austro-węgierską. Wybrany do austriackiej Rady Państwa (1902 r.), a następnie do Sejmu Krajowego (1904 r.) robił szybką karierę polityczną. Szczególnie krytykowany był przez konserwatystów krakowskich, którzy obawiali się zmniejszenia swoich wpływów politycznych w Galicji. Konflikty polityczne i narodowościowe, reforma ordynacji wyborczej i tzw. sprawa kanałowa stworzyły przed konserwatystami krakowskimi szansę na odsunięcie Głabińskiego od bezpośredniego wpływu na politykę i rezygnację z funkcji prezesa Koła Polskiego. W 1911 r. Głabiński otrzymał w ponownie tworzącym przez Richarda Bienenrtha rządzie resort Ministerstwa Kolei. Stało się to początkiem upadku pozycji politycznej Głabińskiego na galicyjskiej scenie politycznej.

**Słowa kluczowe:** Stanisław Głabiński, Galicja, Austro-Węgry, Stronnictwo Demokratyczno-Narodowe, Ministerstwo Kolei w Wiedniu

Stanisław Głabiński jak każda nietuzinkowa postać budził wiele kontrowersji. Ten urodzony 25 lutego 1862 r. w Skolem w Galicji Wschodniej polityk, publicysta, prawnik i ekonomista przez konserwatystów krakowskich oskarżany był o nadmierne ambicje polityczne, przesadną lojalność austriacką i radykalizm w działaniu<sup>1</sup>. Z kolei zwolennicy endecji – ugrupowania, z którym związał

<sup>1</sup> Informacje biograficzne dotyczące Stanisława Głabińskiego odnajdziemy m.in. w: A. Galos, *Głabiński Stanisław (1862–1943)*, PSB, t. VIII, Wrocław 1959–1960, s. 102–105; J. Kornaś, *Stanisław Głabiński o ustroju państwa polskiego i parlamentarzystwie*, Warszawa 1999; J. Kornaś, *Myśl polityczna i społeczno-gospodarcza Stanisława Głabińskiego*, Kraków 2014; J. Kornaś, *Teoria gospodarstwa narodowego w myśli ekonomicznej Stanisława Głabińskiego*, „Studia Ekonomiczne” 2018, nr 1, s. 57–66; E. Brodacka-Adamowicz, *Działalność polityczna, społeczna i oświatowa Stanisława Głabińskiego*, „Rozprawy Społeczne” 2010, t. IV, nr 1, s. 72–89; I. Nakielska, *Idea konstytucyjnej ochrony praw obywatelskich w poglądach Stanisława Głabińskiego*,

się Głębiński, podkreślali jego skuteczność polityczną, konsekwentne działanie i odgrywanie decydującej roli w walce o władzę z krakowskimi stańczykami. Jego kariera naukowa przebiegała w szybkim tempie, budząc w niektórych środowiskach wątpliwości. Głębiński jeszcze jako student Wydziału Prawa Uniwersytetu Lwowskiego marzył o tym, by zostać profesorem uniwersytetu: „Wcześniej wyidealizowałem dla siebie zawód profesora uniwersytetu, do czego nie brakło mi zachęty ze strony profesorów”<sup>2</sup>. W 1888 r. wybitny wówczas ekonomista prof. Leon Biliński zaproponował mu prowadzenie wykładów z ekonomiki na Uniwersytecie Lwowskim<sup>3</sup>. I już w letnim półroczu 1889/90 prowadził wykłady z nauki gospodarstwa społecznego, polityki ekonomicznej i statystyki w Krajowej Wyższej Szkole Rolniczej w Dublanach, a następnie rozpoczął wykłady (1889/90) na Uniwersytecie Lwowskim z historii socjalizmu i prawodawstwa społecznego w XIX w. oraz z obowiązku wynagrodzenia szkody ze stanowiska ekonomicznego z uwzględnieniem prawa austriackiego<sup>4</sup>. Szybka habilitacja na podstawie rozprawy *O systemie fizjokratów w ekonomice społecznej* i dorobek naukowy sprawiły, że już w 1892 r. Głębiński został profesorem nadzwyczajnym Uniwersytetu Lwowskiego, a trzy lata później, w wieku 33 lat – profesorem zwyczajnym. Awansując w strukturach uczelni, najpierw pełnił funkcję dziekana Wydziału Prawa (1899–1900), by w latach 1908–1909 zostać rektorem Uniwersytetu Lwowskiego. Działalność naukową i dydaktycz-

---

„Gdańskie Studia Prawnicze”, [Gdańsk] 2009, t. XX; S. Nicieja, *Kresowa Atlantyda. Historia i mitologia miast kresowych*, t. II, Opole 2013, s. 227; Z. Szymański, *Koncepcja ekonomii narodowej Stanisława Głębińskiego* [w:] *Idee gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, red. R. Orłowski, Lublin 1996, s. 61–123; Z. Szymański, *Hierarchia czynników produkcji a model rolnictwa polskiego w „Ekonomice narodowej” Stanisława Głębińskiego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska. Sectio H, Oeconomia” 2010, t. 44, s. 201–213; Z. Szymański, *Ekonomia narodowa a etyka w ujęciu Stanisława Głębińskiego*, „Annales. Etyka w życiu gospodarczym” 2014, t. 17, nr 1, s. 23–34; Z. Szymański, *Ekonomiczne i etyczne walory gospodarki chłopskiej w ujęciu Stanisława Głębińskiego*, „Annales. Etyka w życiu gospodarczym” 2004, t. 7, nr 1, s. 255–262; Z. Szymański, *Poglądy agrarne Stanisława Głębińskiego* [w:] *Z dziejów gospodarki i myśli ekonomicznej Drugiej Rzeczypospolitej*, red. R. Orłowski, Lublin 2001, s. 37–81; Z. Szymański, *Ekonomia narodowa Stanisława Głębińskiego a nauki pokrewne*, „Zeszyty Naukowe WSEI. Seria: Ekonomia” 2018, nr 16 (2), s. 153–170; Z. Szymański, *Etyczne i ekonomiczne wielkości produkcji społecznej w ujęciu Stanisława Głębińskiego*, „Annales. Etyka w życiu gospodarczym” 2015, t. 18, nr 2, s. 91–102; J. Kola, *Verba docent, exempla trahunt. Rzecz o Stanisławie Głębińskim* [w:] *Magistri Nostri skarbowości i prawa skarbowego w Polsce do 1939 roku*, red. T. Nieborak, Poznań 2016, s. 137–152; Stanisław Głębiński (syn), *W cieniu ojca*, Warszawa 2001.

<sup>2</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, wstępem opatrzyli i oprac. T. Sikorski, A. Wątor, Kraków 2017, s. 19.

<sup>3</sup> Teczka osobowa Stanisława Głębińskiego, DALO, f. 26, op. 5, spr. 441, k. 38–44; S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. X–XI.

<sup>4</sup> C.K. *Uniwersytet im. Cesarza Franciszka I we Lwowie. Skład Uniwersytetu i program wykładów w letnim półroczu 1889/1890*, s. 10, 40.

na Głębiński łączył z pracą publicystyczną, społeczną i zaangażowaniem politycznym<sup>5</sup>. Wydaje się jednak, że to właśnie polityka zdecydowanie bardziej go pociągała i przedkładał ją wówczas nad pracę naukową.

Głębiński jak wielu ówczesnie Polaków w monarchii austro-węgierskiej rozpoczął więc szybką karierę polityczną, wykorzystując instytucje liberalizującego się państwa Habsburgów. Był członkiem Rady Państwa w Wiedniu (1902–1918) i posłem galicyjskiego Sejmu Krajowego (1904–1918), współtwórcą Stronnictwa Demokratyczno-Narodowego w zaborze austriackim (1905) i pierwszym niekonserwatywnym prezesem Koła Polskiego (1907–1911). Jako polityk był człowiekiem niesłychanie ambitnym, stanowczym, nawet upartym, ale jedynie w sprawach dotyczących polityki i Polski. W życiu prywatnym nigdy się tego nie dostrzeżało, co po latach zapisał jego syn – Stanisław Głębiński. Przeciwnie, był wyraźnie łagodny, wyrozumiały i liberalny. Nigdy nie podnosił głosu, bardzo rzadko się irtował, był natomiast niebywale pracowity. Denerwował się jedynie tym, co dotyczyło spraw publicznych i głupotą politycznych sojuszników<sup>6</sup>. Przyjaźnił się z Ignacym Paderewskim, nie darzył sympatią Romana Dmowskiego, zachowywał się z dystansem wobec Stanisława Grabskiego i żywił głęboką urazę do Józefa Piłsudskiego. Ta opinia syna wyraźnie odbiega od relacji polityków galicyjskich. Michał Bobrzyński, konserwatysta krakowski, poseł, wiceprezydent Rady Szkolnej Krajowej (1891–1902) i namiestnik Galicji (1908–1913) nie lubił Głębińskiego. Choć różniły ich poglądy polityczne, to łączyły ambitne plany związane z własną karierą polityczną, głęboko chowane urazy, skłonność do intryg i plotek. W swoim pamiętniku, który Bobrzyński podobnie jak Głębiński pisał dla osiągnięcia konkretnych celów politycznych, krytykował politykę Głębińskiego za demagogię i przewrotność, wykorzystywanie kwestii ukraińskiej i zapewnianie o lojalności wobec Austrii, a jednocześnie podkopywanie jej bytu. Zapewne ta negatywna opinia Bobrzyńskiego, jak i innych konserwatystów krakowskich wynikała z faktu pojawienia się endecji

<sup>5</sup> Był to też okres „porządkowania, a właściwie komplikowania się jego życia prywatnego – jak pisze syn Stanisław – gdyż w 1895 r. ożenił się z Marią Zadurowicz, kobietą znacznie od niego młodszą, pochodzącą z zamożnej rodziny ormiańsko-żydowskiej, ale chyba niezbyt zdrową. Małżeństwo z całą pewnością do udanych nie należało”. W archiwum syna zachowało się jedno zdjęcie z matką, na którym jest ubrany jak dziewczynka, w sukieneczce i z kolczykami w uszach. Ojciec argumentował to chorobą matki, która miała sądzić, że chłopiec jest dziewczynką. Stanisław miał również starszą, adoptowaną siostrę – Stanisławę, za: S. Głębiński, *W cieniu ojca*, Warszawa 2001, s. 36–37.

<sup>6</sup> Fragment pochodzi ze wspomnień syna Stanisława dotyczących ojca. Ojciec pisał wyłącznie o polityce i nic nie wspominał o swoim życiu prywatnym i rodzinnym. „O mnie nie było tam [w pierwszym tomie wspomnień politycznych, wydanych w 1939 r.] ani słowa”, za: S. Głębiński, *W cieniu ojca*, s. 18–19; J. Kornaś, *Stanisław Głębiński o ustroju państwa polskiego i parlamentarzmie*, Warszawa 1999, s. 5–7.

jako znaczącej siły politycznej, która rozpoczęła walkę o władzę w Galicji „galicyjskimi sposobami”. Sposoby te były znane również Głębińskiemu, który nie pozostał dłużny Bobrzyńskiemu i rozpowszechniał informacje, że tylko jemu Bobrzyński zawdzięcza namiestnikostwo, i dalej oskarżał go o apodyktyczność, niechęć do kompromisów, niszczenie przeciwników i rządzenie przy pomocy kanalii<sup>7</sup>.

Jeszcze krytyczniej ocenił Głębińskiego Wilhelm Feldman – publicysta, krytyk literacki, działacz na rzecz asymilacji Żydów i przeciwnik narodowej demokracji:

Wielki uczoney, który niczem nauki nie wzbogacił; wielki polityk, który nigdy myśli twórczej w ogóle własnej nie miał; wielki działacz ogólnonarodowy, który nigdy ideą rogatki austriackiej nie przekroczył. Talent niepospolity na miarę spraw „Czytelnicy akademickiej”, twórczość na miarę c.k. starostwa w samych bodaj Monasterzyskach. Banalność na tronie Koła polskiego<sup>8</sup>.

Feldman idzie jeszcze dalej w swoich zarzutach i pisze, że „brakowało mu [Głębińskiemu] myśli”, był łącznikiem między ideami twórczymi Jana Popławskiego, Romana Dmowskiego, Władysława Studnickiego a „inercją przeciętności galicyjskiej”; jako demokratą był przeciwny demokratycznej reformie wyborczej, jako narodowiec nieuznający obcej narodowości „przystroił się w order austriacki”; „jest prezesem od interesów bieżących parlamentu czarno-żółtego, który tylko lawirować potrafi, bez balastu zasad i bez szczerości politycznej”<sup>9</sup>.

Galicyjskie życie polityczne, w którym rozpoczynał swoją karierę polityczną Głębiński, charakteryzowało się walkami narodowościowymi, korupcją, skandalami związanymi z finansowaniem wyborów i ciągłymi konfliktami. Krakowski „Diabeł” przed wyborami komentował:

Już się zbliżają te dobre czasy, kiedy przy urnie staniemy w rządzie, już się rozchodzi wokół woń kielbasy. A każdy dobro mając na względzie własnej kieszeni, tak błogo marzy co też poświęcą nam kandydaci? Bo dziś nie pytaj, co który waży, lecz tylko, ile za głosy płaci!<sup>10</sup>

Cóż, a mowy kandydackie, dziwnie szablonowe, rozwlekłe, wodniste, nudne, stękające wygłoszone, a obrachowane na to, aby wszystkich zadowolić<sup>11</sup>.

Nie zniechęcało to Polaków do myślenia o politycznej czy wojskowej karierze. Wiedeńskie intratne posady kusily polityków i urzędników, choć te dwie kategorie z biegiem czasu zaczęły się rozmywać i coraz częściej na urzędy

<sup>7</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 137–140.

<sup>8</sup> Junius [W. Feldman], *Współcześni politycy polscy. Sztab narodowo-demokratyczny w Galicji. Dr Stan. Głębiński*, „Krytyka. Miesięcznik poświęcony sprawom społecznym, nauce i sztuce” 1909, t. 1, z. IV, s. 233.

<sup>9</sup> Tamże, s. 233–236.

<sup>10</sup> *Kandydaci*, „Diabeł” 1 VI 1911, nr 11, s. 3.

<sup>11</sup> *Kronika tygodniowa*, „Nowości Ilustrowane” 10 VI 1911, nr 23, s. 14.

ministerialne powoływano polityków parlamentarnych, a urzędnicy starali się o poselskie mandaty<sup>12</sup>. Atmosfera wyborczej walki politycznej przenosiła się również do parlamentu, prowadząc do awantur i bitew. Nierzadkie były swego rodzaju spektakle polityczne zmierzające do obstrukcji. Posłowie, aby zahamować procedurę uchwalania wniosków rządowych, chwyтали się różnych środków, tak jak niemiecki poseł Lecher, który mówił w parlamencie bez przerwy całą noc, przeszło dwanaście godzin. Słuchacze spali na ławkach, przewodniczący i sekretarz drzemali, od czasu do czasu tylko ktoś się budził, a po stwierdzeniu, że mówca jeszcze wciąż przemawia, starał się znów zasnąć. Jeśli takie działania były bezskuteczne, to przechodzono do rękoczynu, fruwały kałamarnice, rzucano pulpitemi, co kończyło się interwencją policji, która musiała wynosić zbyt krewkich posłów. Stosowano też szykany techniczne, żądając odczytania protokołów, imiennego głosowania, a nad drobnymi sprawami debatowano kilka dni<sup>13</sup>, choć działalność polityczna zmuszała również do kompromisów w parlamencie, a niemałą rolę w tych działaniach odgrywało Koło Polskie. Był to więc czas najpomysłniejszy dla Polaków w Wiedniu. Helena Kozicka z Gostkowskich pisała:

Dla Polaków [Wiedeń] był stolicą, szczeblem do kariery [...], roilo się więc od złotej młodzieży tak, że w niektórych rejonach miasto prawie polszczało, a wiedeńscy, ci którzy kariery również szukali, formalnie Polaków kokietowali i za zaszczyt uważali znalezienie się w polskich salonach<sup>14</sup>.

Gdy endecja rozpoczęła ekspansję polityczną w Galicji, dominującym ugrupowaniem politycznym byli nadal konserwatyści krakowscy, ale dużą rolę odgrywali również demokraci, ludowcy czy Ukraińcy. Zawiązywały się różne układy polityczne i sympatie. W Kole Polskim również zaszły zmiany.

Pan Głabiński, który był jedynym narodowym demokratą w dawnej Izbie, został teraz jako wódz najliczniejszej w Kole frakcji prezesem Koła! Narodowi demokraci zaczęli przesuwac się od centrum ku konserwatywnej prawicy, aby ją po pewnym czasie zastąpić, a nawet prześcignąć w reakcyjności poczynali w różnych dziedzinach. Prezesowska świetność miała jednak wkrótce runąć, gdy zmienił się namiestnik we Lwowie.

Ignacy Daszyński, redaktor socjalistycznego czasopisma „Naprzód”, pisał dalej: „Któż to powiedział demokratom, że konserwatyści są naszymi jedynymi czy też najgorszymi wrogami? [...] Jeżeli jednak mam wyznać, to oświadczam uroczyście, że gorszym stronnictwem są demokraci. Wymieńcie mi jedno świnstwo konserwatystów, a ja wam pokażę dwa takie same u demokratów”<sup>15</sup>. To

<sup>12</sup> D. Szymczak, *Nad modrym Dunajem. Refleksje o życiu codziennym polskich polityków w Wiedniu w okresie konstytucyjnym 1861–1914*, „Galicja. Studia i materiały” 2018, nr 4, s. 27.

<sup>13</sup> A. Piskor, *Siedem Eksceleencji i jedna dama*, Łomianki 2013, s. 334–335.

<sup>14</sup> H. Kozicka z Gostkowskich, *Wspomnienia z lat 1867–1914*, Kielce 2015, s. 102–103.

<sup>15</sup> I. Daszyński, *Pamiętniki*, wstęp i oprac. K. Piskała, t. II, Warszawa 2017, s. 10–11.

właśnie na fali endeckiego sukcesu wyborczego 1907 r. Głąbiński został wybrany prezesem Koła Polskiego. Jan Ludwik Popławski, który w tym czasie więcej uwagi zwracał na zagadnienie ruskie aniżeli taktykę polityczną przedstawicielstwa polskiego w Wiedniu, uważał, „że na ujęcie steru taktyki polityki dzielnicowej jeszcze czas nie dojrzał”. Był przeciwny objęciu kierownictwa Koła Polskiego przez prof. Głąbińskiego, „skoro «Koło» posiada jeszcze zawsze większość niedorosłą do prawdziwie polskiej polityki”<sup>16</sup>. Z taką interpretacją tej nominacji zgadzał się również Daszyński, który przytaczał inne argumenty:

Dokonano tej szatańskiej zaiste roboty przez silne, bezwzględne, rządowe i endeckie poparcie partii moskalofilów. Partia ta, w Galicji kultywowana starannie przez carat za pomocą „toczącego się rubla”, miała na swoim czele agentów rosyjskich, a próbowała się oprzeć na najbardziej reakcyjnych sferach narodu ukraińskiego<sup>17</sup>.

Z kolei, jak pisze w swoich wspomnieniach Leon Biliński, robił, co mógł, by na stolku prezesa Koła Polskiego umieścić Głąbińskiego: „pracowałem jednak całą forszą za dawnym uczniem swoim i następcą na katedrze, rokującym wielkie nadzieje”<sup>18</sup>. Należy podkreślić, że w parlamencie wiedeńskim prezes Koła Polskiego miał stanowisko wyjątkowe, był bowiem upoważniony do rokowań z rządem i stronnictwami. Miał też stosunkowo łatwy dostęp do cesarza i mógł być wtajemniczony w sprawy nieznane szerszej publiczności, a dzięki tej pozycji mógł wywrzeć znaczny wpływ na nominacje najwyższych dygnitarzy państwowych w Wiedniu, jak również namiestnika i marszałka krajowego w Galicji<sup>19</sup>.

Konflikty polityczne prowadziły do zaostrzenia walki pomiędzy poszczególnymi frakcjami w rządzie i parlamencie. Do ówczesnie najbardziej palących i trudnych tematów zaliczyć należy m.in. kwestię reformy wyborczej, spory polsko-ukraińskie czy tzw. sprawę kanałową, która stała się przyczyną upadku rządu Richarda Bienertha i doprowadziła do ostrego konfliktu między Głąbińskim a Leonem Bilińskim, ówczesnym ministrem skarbu w rządzie austriackim. Emocje polityczne były tak duże, że prowadziły do kłótni i wewnętrznych rozłamów politycznych w szeregach stronnictw. W 1910 r. doszło m.in. do secesji w gronie endecji, kiedy to grupa polityków z Rogerem Battaglią, Ludomiłem Germanem i ks. Kopcińskim opuściła stronnictwo<sup>20</sup>. Głąbiński oskarżał o to

<sup>16</sup> *Wspomnienia Edwarda Dubanowicza – przyczynek do biografii*, oprac. Z.K. Wójcik, „Dzieje Najnowsze” 2008, t. 4, s. 187; J. Faryś, A. Wątor, *Edward Dubanowicz 1881–1943. Biografia polityczna*, Szczecin 1994, s. 24.

<sup>17</sup> I. Daszyński, *Pamiętniki*, t. II, s. 16.

<sup>18</sup> L. Biliński, *Wspomnienia i dokumenty (1846–1914)*, t. I, Warszawa 1924, s. 158.

<sup>19</sup> E. Brodacka-Adamowicz, *Działalność polityczna, społeczna i oświatowa Stanisława Głąbińskiego*, „Rozprawy Społeczne” 2010, t. VI, nr 1, s. 74.

<sup>20</sup> Szerokim echem odbiła się również sprawa kontaktów Głąbińskiego prezesa Koła Polskiego z Wetzlerem, geszefciarzem, któremu Głąbiński ułatwiał robienie interesów. Skandal za-

działanie Bobrzyńskiego, który jego zdaniem prowadził z namiestnictwa politykę silnych rządów i dążył do zmniejszenia roli endecji w Galicji. Zarzuty prezes Koła Polskiego kierował również do polityka, dotychczasowego promotora – Leona Bilińskiego, popieranego przez ówczesnego ministra dla Galicji Władysława Dulębę, o niezreferowanie odpowiednio „sprawy kanałowej” i niezrealizowanie planu finansowego. Twierdził, że obaj ministrowie powinni podać się do dymisji. Przyczyną konfliktu stał się spór o sposób realizacji kanału Odra – Wisła. Zgodnie z wcześniejszą uchwałą parlamentu z czerwca 1901 r. miał on przechodzić przez Galicję Zachodnią, która tym samym miała otrzymać wielki kanał wodny łączący rozlewiska Wisły, Odry i Dunaju. Rząd nie zabezpieczył jednak finansowo tych robót<sup>21</sup>. Biliński, jako minister skarbu, próbując ratować brak zgody na budowę kanału, zdecydował się na wypłatę odszkodowania z funduszy państwowych na realizację powyższej inwestycji, na co nie zgodzili się delegaci polscy, w tym Głębiński, Włodzimierz Kozłowski i Witold Korytowski, którzy obstawali przy budowie kanałów. Uchwałę tę, jak wspomina Biliński, „z żądaniem budowy kanałów i mojego ustąpienia, zaniósł do premiera Głębiński, na co miał mu Bienenrth ofiarować moją tekę, a co doprowadziło do dymisji rządu”<sup>22</sup>.

10 grudnia 1910 r. odbyła się konferencja, podczas której Richard Bienenrth poinformował Franciszka Józefa o zamiarze podania całego gabinetu do dymisji. Cesarz przyjął dymisję 12 grudnia 1910 r., by ponownie powierzyć misję utworzenia gabinetu Bienenrthowi. Głębiński dobrze wyczuwał nastroje polityczne. Zdając sobie sprawę z niechęci Bienenrtha do Bilińskiego, wyraźnie demonstrował swoje stanowisko polityczne w tej sprawie, licząc na posadę ministerialną. Działania Głębińskiego nie pozostały niezauważone. Bienenrth twierdził przed posłami, że Głębiński „kolanami się wciska do gabinetu”, tak bardzo chce dostać ministerialną tekę<sup>23</sup>. I nie był w tej ocenie osamotniony. Szymon Askenazy,

---

tuszowano z obawy przed ujawnieniem korupcji, jaką był przesiąknięty cały system rządów Galicji, co mogło prowadzić do ukazania podobnych afer innych polityków. Witold Korytowski tak pisał w roku 1910 o niesłychanym „kubaństwie” panującym wśród posłów polskich: „Co chwila któryś z wybitnych posłów od dawna mi znany pyta, czy to prawda, że w Kole wszyscy biorą. I tu nawet nie można z oburzeniem zaprzeczyć”, za: *List Witolda Korytowskiego z 29 kwietnia 1910 roku*, Korespondencja Michała Bobrzyńskiego, Biblioteka Jagiellońska, t. XV, nr 8093/1, k. 23–36.

<sup>21</sup> Jak twierdzi Józef Buszko, sprawa wypłynęła na nowo dopiero w 1910 r., gdy naciśnięty przez Koło Biliński wysunął projekt „wykupienia” kanałów przez skarbu państwa na rzecz kraju. Minister, czyniąc te obietnice, nie liczył się ze stanowiskiem parlamentu, a Koło Polskie na posiedzeniu 6 lipca 1910 r. odrzuciło jednomyślnie projekt Bilińskiego, przypominając prawo Galicji do budowy kanałów ze środków rządowych, grożąc rządowi, iż w przypadku nieuwzględnienia jego postulatów wyciągnie wobec rządu konsekwencje polityczne. Za: S. Buszko, *Polacy w parlamencie wiedeńskim 1848–1918*, Warszawa 1996, s. 295.

<sup>22</sup> L. Biliński, *Wspomnienia i dokumenty (1846–1914)*, s. 202.

<sup>23</sup> I. Daszyński, *Pamiętniki*, t. II, s. 84.

lwowski historyk, w liście do Ludwika Finkla pisał: „Głębiński nareszcie u celu marzeń; życzę mu doczekania terminu prawa do pensji ministerialnej. Widzę stąd krzywą minę Morawskiego i Bobrzyńskiego”<sup>24</sup>.

Głębiński z racji pełnionej funkcji znalazł się wśród kandydatów do objęcia teki ministerialnej, tym bardziej że rząd liczył na poparcie Koła Polskiego. Koło natomiast obwarowało poparcie dla rządu warunkiem, że nowy rząd podejmie się wykonania ustawy o budowie kanałów w Galicji i przystąpi do budowy linii Zator – Samborek oraz udzieli gwarancji kredytowania budowy kolejnych linii kanałów<sup>25</sup>. Endecja, którą reprezentował Głębiński, zainteresowana była ministerstwami krajowymi, by jeszcze silniej wywierać wpływ na rząd w celu na przykład odwołania Bobrzyńskiego i przejęcia kontroli nad wyborami do sejmiku galicyjskiego. Głębiński uważał za atrakcyjne ministerstwo dla Galicji, choć marzył o ministerstwie skarbu, na które nie mógł liczyć, gdyż zgodnie z dawną umową z Niemcami Polak minister skarbu nie mógł bezpośrednio następować po Polaku. Głębiński miał więc duże ambicje polityczne i dobrą pozycję negocjacyjną, jednak jego starania okazały się niewystarczające.

9 stycznia 1911 r. Stanisław Głębiński otrzymał tekę ministra kolei<sup>26</sup>. Prezes Koła Polskiego był niezadowolony, a ponadto okazało się, że swoje powołanie na ministra resortu kolejowego zawdzięczał Bobrzyńskiemu. Początkowo Bienarth zamierzał powierzyć Głębińskiemu ministerstwo dla Galicji<sup>27</sup>, ale miał odwieść go od tej decyzji Bobrzyński, który zaproponował, by Bienarth powierzył Głębińskiemu nieparlamentarny resort kolei. Twierdził, że jako ekonomista nie będzie miał problemów w zarządzaniu tym resortem, a w kwestiach technicznych będzie mógł korzystać z wiedzy fachowej urzędników ministerstwa<sup>28</sup>. Bobrzyński w swoich pamiętnikach pisze wprost: „Przybywszy do bar. Bienertha dowiedziałem się z ust jego, że zamierza na ministra dla Galicji powołać Głębińskiego [...] Oświadczyłem jednak, że ja z Głębińskim jako ministrem dla Galicji nie mógłbym jako namiestnik dla Galicji urzędować, nie miałbym jednak nic przeciw mianowaniu go ministrem kolei żela-

<sup>24</sup> M. Hoszowska, *Szymon Askenazy i jego korespondencja z Ludwikiem Finklem*, Rzeszów 2013, s. 218.

<sup>25</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 172.

<sup>26</sup> *Nowi ministrowie*, „Czas” 10 I 1911, nr 13, s. 1; *PP. Ministrowie Polacy*, „Gazeta Lwowska” 10 I 1911, nr 6, s. 2; *Pismo c.k. Prezydenta Rady Ministrów do Jego Ekscelencji Prezydenta Izby Posłów Rady Państwa, dotyczące nominacji dr. Stanisława Głębińskiego na c.k. Ministra kolei*, Wiedeń 13 I 1911, Archiv des Abgeordnetenhaus des Reichsrats, XX Session 1911. Nr 1825/AH.

<sup>27</sup> D. Litwin-Lewandowska, *O polską rację stanu w Austrii. Polacy w życiu politycznym Austrii w okresie monarchii dualistycznej*, Lublin 2008, s. 167; A. Wątor, *Działalność Stronnictwa Demokratyczno-Narodowego w zaborze austriackim do roku 1914*, Szczecin 1993, s. 119.

<sup>28</sup> M. Bobrzyński, *Z moich pamiętników*, s. 225–226.



nych”<sup>29</sup>. Tak też się stało, a propozycję objęcia ministerstwa dla Galicji otrzymał Wacław Zaleski. Inaczej oceniał sytuację Daszyński, który stwierdził, że „rząd Bienenrtha wzmocnił się przez zamianowanie pana Głębińskiego ministrem kolei” i złośliwie dodawał: „po wygryzieniu rodaka pana Bilińskiego. [...] I pan Głębiński, parlamentarzysta, niedawny prezes Koła Polskiego, podpisał ten ukaz § 14 jako minister [prowizorium budżetowe na 9 miesięcy i pożyczkę 26 milionów] jako minister. Władza przetworzyła w dziwny sposób tego polityka”<sup>30</sup>. Socjaliści dalej podkreślali: „Handluje się tu wszystkim: zasadami, posadami, interesami kraju, słowem wszystkim, co jest, a nawet i tem, czego nie ma. I tak np. przedmiot handlu stanowią kanały, których nie ma. Sprzedano je za tekę ministeryalną p. Głębińskiego. Jest to zatem, jak widzimy, handel wymienny”<sup>31</sup>.

Głębiński był zawiedziony propozycją kierowania resortem kolei i próbował wycofać się z ubiegania o posadę ministerialną, ratując politycznie bardziej atrakcyjne stanowisko prezesa Koła Polskiego. Pisał: „Żądaniu temu odmówiłem, ponieważ miałem wstręt do ministerialnej «kariery», a nadto czułem, że są jakieś zakulisowe intrygi, aby mnie pozbawić kierownictwa w Kole i w polityce kraju”<sup>32</sup>. Głębiński nie chciał rezygnować z kierowania Kołem, ale zagrożono, że jeśli nie zdecyduje się na objęcie któregoś z ministerstw, dojdzie do rozwiązania parlamentu i rozpisania nowych wyborów. Sprzeczność interesów politycznych między konserwatystami i narodowymi demokratami, chęć odsunięcia Głębińskiego przez Bienenrtha od toczącego się wówczas konfliktu czesko-niemieckiego, doprowadziły do objęcia przez Głębińskiego urzędniczego resortu. Powołana komisja jednomyślnie uchwaliła wejście do gabinetu Głębińskiego, który tak to ocenił: „Był to tragiczny dzień w moim życiu. Co niektórzy politycy uważali za «karierę» i koronę zabiegów politycznych, to dla mnie było klęską moralną, zepchnęło mnie bowiem z jasnej drogi politycznej na manowce w obcym dla mnie i niechętnie widzianym świecie biurokratycznym”<sup>33</sup>. W istocie, jak podkreśla Józef Buszko, zabieg ten posłużył konserwatystom do odzyskania najważniejszej pozycji politycznej w Wiedniu – prezesury Koła Polskiego<sup>34</sup>. Prezesem Koła Polskiego został wybrany bezpartyjny Stanisław Łazarski, co stanowiło pewnego rodzaju prowizorium polityczne, jak się miało okazać, przed zbliżającymi się wyborami parlamentarnymi. Głębiński podejrzewał, że padł ofiarą politycznej intrygi, a nominacja ministerialna była dla niego poraż-

<sup>29</sup> Tamże, s. 225.

<sup>30</sup> I. Daszyński, *Pamiętniki*, t. II, s. 107.

<sup>31</sup> *Przemysł i handel*, „Naprzód” 11 I 1911 nr 8, s. 1.

<sup>32</sup> I. Daszyński, *Pamiętniki*, t. II, s. 173.

<sup>33</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 173–174.

<sup>34</sup> J. Buszko, *Polacy w parlamencie wiedeńskim 1848–1918*, s. 296.

ką: „Teraz otrzymałem przymusowy smutny «awans» na ministra”<sup>35</sup>. Głębiński był siódmym ministrem kolei i dotychczas jedynym Polakiem.

C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych (k.k. Eisenbahnministerium) powstało na mocy postanowienia cesarza z 15 stycznia 1896 r. i przejęło dotychczasowe kompetencje w zakresie kolei z Ministerstwa Handlu<sup>36</sup>. Administracja kolejowa monarchii austro-węgierskiej ukształtowała się w latach 40. XIX w.<sup>37</sup> i podlegała częstej reorganizacji w związku z budową nowych linii kolejowych i przejmowania na własność państwa nie tylko kolei słabych ekonomicznie, ale również silnych linii prywatnych<sup>38</sup>. Postępująca industrializacja, wymiana infrastruktury technicznej, zwiększająca się wymiana towarowa, migracje ludności stawały przed ministerstwem nowe wyzwania. Głębiński chciał wprowadzać nowe uregulowania prawne oraz zadbać o merytoryczne przygotowanie urzędników, choć spraw kolejnictwa do końca nie czuł i ministerstwa się uczył. Po objęciu resortu pisał do prezesa Stronnictwa Narodowo Demokratycznego Jana Gwalberta Pawlikowskiego: „Przystąpię stopniowo do decentralizacji zarządu, a mam nadzieję, że także na polu języka urzędowego potrafię coś zrobić, w administracji pragnę wykorzystać system protekcyjny. Dla urzędników i służby będę kreował domy mieszkalne i sanatoria. [...] Gdy mi czas pozwoli, zajrzę do Lwowa, obawiam się jednak, że urzędowe przyjęcia całkiem mnie pochłoną”<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 142.

<sup>36</sup> O stanie badań nad historią kolejnictwa galicyjskiego i brakiem syntezy dotyczącej dziejów kolei galicyjskich pisze D. Opaliński, *Polskie badania nad historią kolejnictwa galicyjskiego 1847–1914. Stan i potrzeby* [w:] *Galicyja 1772–1918. Problemy metodologiczne, stan i potrzeby badań*, red. A. Kawalec, W. Wierzbieniec, L. Zaskilniak, Rzeszów 2011, s. 187–199. Informacje dotyczące materiałów źródłowych dotyczących C.K. Ministerstwa Kolei możemy odnaleźć w: J. Bugajski, „Galicyjskie” akta c.k. Ministerstwa Kolei i ich opracowanie, „Archeion” 1974, t. 60, s. 177–193; J. Gaul, *Polonika w Austriackim Archiwum Państwowym. Polonica im Österreichischen staatsarchiv: 1772–1918*, Warszawa 2003; *Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie*, oprac. A. Krochmal, Warszawa 2005, J. Gaul, *Polonika w Archiwum Parlamentu w Wiedniu. Archiwum Izby Posłów Rady Państwa 1861–1918*, Warszawa 2014.

<sup>37</sup> *Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministerium und die Erlaffung eines neuen Organisationsstatues für die statliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Länder, Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder*, 21 Jänner 1896, nr 16, s. 21.

<sup>38</sup> Szerzej: S. Szuro, *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, red. H. Madurowicz-Urbańska, Kraków 1997; J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Handlowo-Przemysłowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, Kraków 1930.

<sup>39</sup> *List Stanisława Głębińskiego do Jana Gwalberta Pawlikowskiego z 28 I 1911 r.* [149], [w:] T. Sikorski, A. Wątor, *Korespondencja i papiery polityczne Jana Gwalberta Pawlikowskiego z lat 1904–1914*, Radzymin–Szczecin 2014, s. 218.

W trakcie krótkiego pełnienia obowiązków ministerialnych Głębiński wydał kilka obwieszczeń i rozporządzeń dotyczących m.in.: dokumentów koncesyjnych i ich zmiany, spisu szlaków kolei żelaznych, do których stosowała się umowa międzynarodowa z 14 października 1890 r. dotycząca obrotu towarami na kolejach żelaznych, taryf dla przewozu osób, pakunków i żywych zwierząt<sup>40</sup>. Współpracował ściśle m.in. z ministerstwami: skarbu, handlu, spraw wewnętrznych czy rolnictwa w kwestiach nowych uregulowań prawnych. Wiele uwagi Głębiński poświęcił również wykorzystaniu nadwyżek ropy naftowej w kolejnictwie do opalania lokomotyw. Gdy cena ropy naftowej wskutek wielkiej produkcji spadła, minister zdecydował się na opalanie parowozów ropą naftową, co wymagało przerobienia wszystkich parowozów i zabezpieczenia cen ropy na daleką przyszłość<sup>41</sup>.

Głębiński, jak donosiła prasa, zajął się również rozszerzeniem stacji kolejowej w Limanowej, na której panował wzmożony ruch z powodu transportu ropy i eksportu nafty. Drugi projekt dyrekcji kolei rozwiązujący ten problem zakładał wybudowanie stacji w Łososinie Górnej, która miała rozwiązać problem wzmożonego ruchu w Limanowej. Rada miejska Limanowej, której zdaniem powstanie nowej stacji mogłoby doprowadzić miasto do ruiny, by zapobiec tym działaniom, podjęła decyzję wysłania depechy do ministra Głębińskiego z protestem przeciw zamierzonej budowie stacji kolejowej w Łososinie Górnej, a z prośbą o rozszerzenie stacji kolejowej w Limanowej<sup>42</sup>. Z kolei „Dziennik Cieszyński” donosił, że minister kolejowy Głębiński wydał rozporządzenie, aby nazwę stacji kolejowej „Saybusch” zamienić na właściwą nazwę polską „Żywiec”. To rozporządzenie miało być natychmiast wprowadzone w czyn<sup>43</sup>. Jednak, jak donosił „Kurier Lwowski”, „władze kolejowe nic sobie z poleceń ministra tego nie robią i niemiecki szyld jak wisiał tak wisi”<sup>44</sup>. Pozostając w Żywcu, warto przypomnieć, że minister mianował również Waleryana Kulika naczelnikiem ruchu na stacji Żywiec<sup>45</sup>. Jako minister, Głębiński wbrew stanowisku wiedeńskich sfer finansowych i politycznych (także wojskowych) starał się przeprowadzić de-

<sup>40</sup> Szerzej: *Dziennik Ustaw Państwa dla Królestw i Krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych*, Wiedeń 1911, s. 84, 121, 133, 153, 285, 465.

<sup>41</sup> Archiwum Główne Akt Dawnych (AGAD), C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych (310), sygn. 48, k. 639–660. Głębiński już wcześniej uczestniczył w pracach związanych z zawarciem umowy między Krajowym Związkiem Producentów Ropy a Ministerstwem Kolei na dostarczenie ropy celem opalania lokomotyw i wybudowania odbenzyniarni, za: *Organizacyja*, „Nafta. Organ krajowego Towarzystwa Naftowego” 25 VII 1908, z. 14, s. 199–201; S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 188.

<sup>42</sup> *Z kraju*, „Nowa Reforma” (numer popołudniowy) 6 IV 1911, nr 158, s. 2.

<sup>43</sup> „Dziennik Cieszyński” 2 III 1911, nr 51, s. 3.

<sup>44</sup> „Kurier Lwowski” 22 II 1911, nr 133, s. 2.

<sup>45</sup> „Dziennik Cieszyński” 1 III 1911, nr 50, s. 3.

centralizację i komercjalizację kolei oraz spolonizować również administrację na terenie Galicji. 5 maja 1911 r. Głębiński wydał obwieszczenie dotyczące uproszczenia toku czynności u władz państwowego zarządu kolei żelaznych<sup>46</sup>.

Minister kolei dużo podróżował, m.in. do Czech, ale również po kraju, by osobiście zapoznać się z problemami w zakresie kolejnictwa, odwiedził również Kraków. Prasa donosiła:

Minister dr. Głębiński przybył do Krakowa w środę po południu pociągiem pośpiesznym w towarzystwie kilku wyższych urzędników ministerialnych z Wiednia, między którymi byli dyrektor kolei północnej Bahans, szef biura prezydyalnego w ministerium kolej. dr. Pesta, wicesekretarz min. dr. L. Starzewski i starszy radca budownictwa J. Bartak. Na dworcu oczekiwali ministra przedstawiciele władz rządowych i autonomicznych, przede wszystkim grono urzędników kolei z radcą dworu Zborowskim na czele. Głębiński wysłuchał próśb dotyczących przyspieszenia budowy nowego dworca towarowego w Krakowie, zatwierdzenia kontraktu dostawy światła elektrycznego dla kolei i załatwienia spraw rewersów demolacyjnych. Następnie zwiedził budujące się domy dla urzędników kolejowych przy ulicy Blicha i warsztaty kolejowe w Płaszowie<sup>47</sup>.

Przyjmował również liczne deputacje, m.in. nauczycielstwa niemieckiego i słowiańskiego, które wśród swoich postulatów domagały się legitymacji kolejowych dla nauczycieli ludowych. Minister Głębiński uznał słuszność tego żądania i przyrzekł, że zajmie się tą sprawą<sup>48</sup>.

Problemem ciągle obecnym i nieuregulowanym była kwestia kanałów, za której wykonanie Głębiński był odpowiedzialny w rządzie. W tym celu została przyjęta i powołana specjalna komisja, która miała czuwać nad wypełnieniem zobowiązań przez rząd, w tym nad spełnieniem deklaracji, że w budżecie na 1912 r. znajdują się środki na sfinansowanie budowy kanałów. Do komisji należeli oprócz ministra kolei ministrowie przemysłu i handlu, robót publicznych oraz minister dla Galicji.

Głębiński był człowiekiem ustawicznie podróżującym i stale zmieniającym miejsce pobytu. Uwielbiał podróże, a pracował, jadąc pociągiem. Mieszkał we Lwowie, a jednocześnie w Wiedniu. Dużo podróżował: Lwów, Wiedeń, Warszawa, Paryż, Berlin, Sztokholm, Kraków czy Stany Zjednoczone. Bliski był mu również Nowy Targ i Zakopane. W wspomnieniach syna Głębińskiego – Stanisława zachowała się rodzinna historyjka związana z koleją, którą po latach opowiadał: „Mama miała ich [jamników] całą sforę i jeździła z nami do Wied-

---

<sup>46</sup> *Obwieszczenie Ministra kolei żelaznych z dnia 5 maja 1911 r., którym wydaje się dalsze zarządzenia celem uproszczenia toku czynności u władz państwowego zarządu kolei żelaznych, Dziennik Ustaw Państwa dla Królestw i Krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych*, Wiedeń 1911, s. 345–347.

<sup>47</sup> *Minister kolei w Krakowie*, „Nowości Ilustrowane” 4 III 1911, nr 9, s. 7–8.

<sup>48</sup> *Deputacje nauczycielstwa ludowego w Radzie państwa*, „Szkołnictwo” 15 II 1911, nr 5, s. 1–2.

nia, szczególnie kiedy ojciec był ministrem kolei Austrii. Jeździli salonką i ojciec z wyraźnym niesmakiem opowiadał mi, że kiedyś jakiś jamnik na którejś ze stacji uciekł. Zatrzymano pociąg do czasu, aż obsługa stacji złapała jamnika pana ministra<sup>49</sup>.

Michał Bobrzyński pisał, że nowy minister kolei nie poświęcał się jednak pracy: „sądził, że teraz przyszła dla niego wielka polityczna rola i objeżdżając różne kraje, a w szczególności Czechy, dla inspekcji kolei, korzystał z tej sposobności, ażeby wygłaszać mowy polityczne i na swoją rękę poza prezydentem ministrów prowadzić politykę i mieszać się w spór czesko-niemiecki. Wywołało to ogólne zdziwienie, popsulo jego stanowisko w gabinecie i zraziło do niego bar. Bienenrtha<sup>50</sup>. Innego zdania był Głębiński:

Sam dawałem dobry przykład pracowitości. Sprawy gotowe dla mojej aprobaty znoszono mi codziennie wieczorem nieraz z całymi stosami aktów do przejrzenia i decyzji. Nazajutrz rano zazwyczaj wszystkie były już przeze mnie przejrane i podpisane. W tym celu przychodziłem późnym wieczorem lub nocą do biura, przeglądałem i podpisywałem akta i wnioski, a tylko sprawy wątpliwe odkładałem dla wysłuchania referentów<sup>51</sup>.

Stanisław Głębiński podał się do dymisji, co przyczyniło się do upadku rządu 24 czerwca 1911 r. Bobrzyński pisał: „w gabinecie nie umiał sobie zdobyć wpływu politycznego i identyfikował się ciągle z Narodową Demokracją, gdy ona przy wyborach do Rady Państwa poniosła klęskę, wniósł dymisję, która zaraz 24 czerwca została przyjęta<sup>52</sup>. Dalej donosi Bobrzyński:

Gdy Głębiński ustąpiwszy z ministerstwa wrócić miał do Lwowa, dn. 9 lipca przygotowano mu owacyjne przyjęcie. Na dworcu kolei przemówił do niego Stanisław hr. Stadnicki, czego wynikiem była rezolucja wyrażająca oburzenie rządowi krajowemu, a epilogiem nocny pochód z pochodniami przed mieszkanie Głębińskiego i mowa Zamorskiego podburzająca przeciw mnie ulicę<sup>53</sup>.

Z kolei Głębiński twierdził: „Zdecydowałem się podać do dymisji, aby nie odpowiadać za łajdactwa wyborcze i nie być zależnym od Bilińskich, Germanów, Rosnerów i innej hołoty. Sądzę, że nie tylko ja, ale i stronnictwo nasze, jako ideowe, traci na ciągłych moich honorach, zatrzymywane w swobodnym pędzie<sup>54</sup>. Prasa donosiła, że Głębiński dotknięty został ciężkim niepowodzeniem:

<sup>49</sup> S. Głębiński, *W cieniu ojca*, Warszawa 2001, s. 16.

<sup>50</sup> M. Bobrzyński, *Z moich pamiętników*, s. 227.

<sup>51</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 182.

<sup>52</sup> M. Bobrzyński, *Z moich pamiętników*, s. 249.

<sup>53</sup> Tamże, s. 254.

<sup>54</sup> *List Stanisława Głębińskiego do Jana Gwałberta Pawlikowskiego z 23 VI 1911 r.* [175], T. Sikorski, A. Wątor, *Korespondencja i papiery polityczne Jana Gwałberta Pawlikowskiego z lat 1904–1914*, s. 239.

Osobliwość krótkiego żywota ministerialnego dr Głębińskiego tkwi w tym, że nikt o jego działalności w ogóle nic nie wie. Jeżeli na swoich wycieczkach, które o ile odbywały się na koszt państwa nazywają się podróżami inspekcyjnymi, przy przyjęciu czeskich dziennikarzy nie wypowiedział przez zapomnienie mowy prezesa Koła Polskiego, zamiast mowy ministerialnej, to opinia publiczna całkiem by o nim zapomniała. [...] a za to kontrybuceni będą do końca jego życia wypłacali mu rentę po 100 000 koron rocznie<sup>55</sup>.

Głębiński jako Minister Kolei niczym specjalnym się nie wyróżnił. Zajmował się głównie polityką, a kolejnictwa nie zdążył się nauczyć<sup>56</sup>.

Trudno również oczekiwać, by w ciągu niespełna półrocznego urzędowania udało mu się trwale przeorganizować strukturę ministerstwa i przeprowadzić gruntowne reformy. Choć jak sam twierdzi, zrobił wiele: uprościł urzędowanie pod względem biurokratycznym, podniósł poczucie samodzielności i odpowiedzialności urzędników, wydając rozporządzenie zakazujące zasięgania zgody przełożonej władzy w takich sprawach, które wedle norm służbowych urzędnicy mają sami decydować. „Uregulowałem również kwestie awansów kolejarzy galicyjskich, którzy skarżyli się, że byli pomijani i wprowadziłem tzw. automatykę awansową, starając się zwiększyć liczbę Polaków w ministerstwie”<sup>57</sup>.

Stwierdzić należy, że nigdy potem polityczna rola Głębińskiego nie będzie tak duża jak w monarchii austro-węgierskiej, choć powołanie go na ministra kolei miało być dla niego tylko pierwszym etapem kariery politycznej na drodze do objęcia teki ministra dla Galicji, namiestnikostwa czy stanowiska premiera. Projekty te zburzyła I wojna światowa, w trakcie której Głębiński długo reprezentował program zjednoczenia i niepodległości Polski, choć może pod berłem monarchii. Uważał, że zjednoczenie nie może nastąpić pod egidą Niemiec, a wobec orientacji prorosyjskiej zajął stanowisko sceptyczne, mimo że wyrazicielami tego poglądu byli czołowi przywódcy Narodowej Demokracji. Trzeba zdawać sobie sprawę, że przywiązanie Polaków do struktur austriackich było w Galicji jeszcze silne, o czym świadczą słowa pisane w 1914 r. na wieść o zamachu sarajewskim: „Biedna Austria, biedny cesarz, biedni Polacy w Austrii”<sup>58</sup>. Z kolei Leopold Jaworski, konserwatysta krakowski, podkreślał:

Dziwne państwo ta Austria. „My ją i tak kochamy”, mówi Biliński. „Kochamy”... faktem jest, że tylko w Austrii, państwie narodowo niejednolitym, możemy pozostać odrębnym narodem, Rosja nas zdemoralizuje, Prusy zetrą w miazgę. [...] Mówiono mi, że na zebraniu u Niezabitow-

<sup>55</sup> *Głębiński jako minister*, „Kurjer” 28 VI 1911, nr 145, s. 2.

<sup>56</sup> O udziale Polaków w życiu politycznym Austro-Węgier, w tym Stanisława Głębińskiego, pisze m.in. W. Łazuga, *Kalkulować... Polacy na szczytach C.K. Monarchii*, Poznań 2013, s. 397.

<sup>57</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 181–189.

<sup>58</sup> *Przegląd polityczny*, „Przegląd Polski” 1914, t. 192, nr 576, s. 590.

skiego powiedział Gołuchowski: „Kto nie idzie z Austrią, jest złym Polakiem”. Ma rację, ale nie wysnuwa konsekwencji<sup>59</sup>.

I wojna światowa i odzyskanie niepodległości przez Polskę zmieniło również postawę polityczną Głębińskiego, który, jak wielu Galicjan, zaangażował się w życie polityczne. Czy zmiana ta była wynikiem chłodnej kalkulacji, czy klęski? Odpowiedź nie jest jednoznaczna. Stanisław Kozicki, polityk i publicysta związany z endecją, po latach pisał o ogromnym wkładzie Galicjan, którzy mieli większe wyrobienie polityczne i byli bardziej doświadczeni w pracy parlamentarnej, a Głębińskiego scharakteryzował następująco:

Był człowiekiem inteligentnym, posiadającym dużą wiedzę, zwłaszcza w sprawach gospodarczych i skarbowych, dar wymowy oraz zręczność i takt w stosunkach z ludźmi. Gdy się zjawiał na trybunie sejmowej, słuchano go zawsze w spokoju i z uwagą. [...] Trzeba jednak zauważyć, że Głębiński zbliżył się i przyłączył do Demokracji Narodowej już jako człowiek dojrzały i mający wyrobioną pozycję w Galicji<sup>60</sup>.

Stanisław Głębiński w 1919 r. został wybrany na posła Sejmu Ustawodawczego, w maju 1923 r. objął tekę Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego oraz wicepremiera w rządzie Wincentego Witosa, a w latach 1928–1935 piastował mandat senatora. Choć nie miał szczęścia do funkcji ministerialnych, ministrem w okresie dwudziestolecia międzywojennego też był niespełna pół roku, to wydawało się, że jest to przykład kariery politycznej, o której wielu polityków marzyło, a jednak stanowiska te były dalekie od spełnienia jego rzeczywistych ambicji politycznych.

Szczyt aktywności politycznej Stanisława Głębińskiego przypadał więc na epokę Austro-Węgier, w której polskość oznaczała walkę o pozycję Polaków w Galicji, w austriackim parlamencie, rządzie, na dworze Franciszka Józefa i całkowitą lojalność wobec Wiednia. Głębiński po latach pisał:

Polacy więc rządzący w kraju lub w państwie mogli działać w podwójnej swej roli: jako urzędnicy austriaccy i jako przedstawiciele narodu polskiego, a było ich obowiązkiem narodowym nie sprzeniewierzać się nigdy tej swojej drugiej roli, chociaż to się działo z uszczerbkiem ich charakteru urzędowego<sup>61</sup>.

Głębiński nie wyobrażał sobie innej rzeczywistości politycznej, a ta, w której przyszło mu żyć po I wojnie światowej, nie spełniała jego oczekiwań. Stanisław Głębiński zmarł 14 sierpnia 1941 r. Do końca życia tytułował się profesorem, „byłym ministrem austriackim i polskim oraz senatorem polskim” i był dumny ze swej pozycji w Wiedniu.

<sup>59</sup> W.L. Jaworski, *Diariusz 1914–1918*, wybór i oprac. M. Czajka, Warszawa 1997, s. 17–18.

<sup>60</sup> S. Kozicki, *Pamiętnik 1876–1939*, oprac., przedmowa i przypisy M. Mroczo, Słupsk 2009, s. 489.

<sup>61</sup> S. Głębiński, *Wspomnienia polityczne*, s. 42.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

#### Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie

C.K. Ministerstwo Kolei Żelaznych, sygn. 48.

#### Archiv des Abgeordnetenhauses des Reichsrats in Wien

Pismo c.k. Prezydenta Rady Ministrów do Jego Ekscelencji Prezydenta Izby Posłów Rady Państwa, dotyczące nominacji dr. Stanisława Głąbińskiego na c.k. Ministra kolei, Wiedeń 13 I 1911, XX Session 1911, nr 1825/AH.

#### Biblioteka Jagiellońska w Krakowie

Korespondencja Bobrzyńskiego, t. XV, sygn. 8093/1.

#### Państwowe Archiwum Obwodu Lwowskiego (DALO)

Teczka osobowa Stanisława Głąbińskiego, f. 26, op. 5, spr. 441.

### Pamiętniki, wspomnienia, korespondencja

Biliński L., *Wspomnienia i dokumenty (1846–1914)*, t. I, Warszawa 1924.

Bobrzyński M., *Z moich pamiętników*, Wrocław–Kraków 1957.

Daszyński I., *Pamiętniki*, wstęp i oprac. K. Piskala, t. II, Warszawa 2017.

Głąbiński S., *W cieniu ojca*, Warszawa 2001.

Głąbiński S., *Wspomnienia polityczne*, wstępem opatrzyli i oprac. T. Sikorski, A. Wątor, Kraków 2017.

Hoszowska M., *Szymon Askenazy i jego korespondencja z Ludwikiem Finklem*, Rzeszów 2013.

Jaworski W.L., *Diariusz 1914–1918*, wybór i oprac. M. Czajka, Warszawa 1997.

Kozicka z Gostkowskich H., *Wspomnienia z lat 1867–1914*, Kielce 2015.

Kozicki S., *Pamiętnik 1876–1939*, oprac., przedmowa i przypisy M. Mroczo, Słupsk 2009.

Sikorski T., Wątor A., *Korespondencja i papiery polityczne Jana Gwalberta Pawlikowskiego z lat 1904–1914*, Radzymin–Szczecin 2014.

*Wspomnienia Edwarda Dubanowicza – przyczynek do biografii*, oprac. Z. K. Wójcik, „Dzieje Najnowsze” 2008, t. 4.

### Prasa

„Dziennik Cieszyński” 1 III 1911, nr 50, s. 3.

„Dziennik Cieszyński” 2 III 1911, nr 51, s. 3.

„Kurier Lwowski” 22 II 1911, nr 133, s. 2.

„Nowa Reforma” (numer popołudniowy) 6 IV 1911, nr 158, s. 2.

*Deputacje nauczycielstwa ludowego w Radzie państwa*, „Szkolnictwo” 15 II 1911, nr 5, s. 1–2.

*Głąbiński jako minister*, „Kurjer” 28 VI 1911, nr 145, s. 2.

Junius [W. Feldman], *Współcześni politycy polscy. Sztab narodowo-demokratyczny w Galicji. Dr Stan. Głąbiński*, „Krytyka. Miesięcznik poświęcony sprawom społecznym, nauce i sztuce” 1909, t. 1, z. IV, s. 233.

*Kandydaci*, „Diabeł” 1 VI 1911, nr 11, s. 3.

*Kronika tygodniowa*, „Nowości Ilustrowane” 10 VI 1911, nr 23, s. 14.

*Minister kolei w Krakowie*, „Nowości Ilustrowane” 4 III 1911, nr 9, s. 7–8.

*Nowi ministrowie*, „Czas” 10 I 1911, nr 13, s. 1.

*Organizacyja*, „Nafta. Organ krajowego Towarzystwa Naftowego” 25 VII 1908, z. 14, s. 199–201.



- PP. Ministrowie Polacy*, „Gazeta Lwowska” 10 I 1911, nr 6, s. 2.  
*Przegląd polityczny*, „Przegląd Polski” 1914, t. 192, nr 576, s. 590.  
*Przemysł i handel*, „Naprzód” 11 I 1911, nr 8, s. 1.

### Dokumenty

- C.K. Uniwersytet im. Cesarza Franciszka I we Lwowie. *Skład Uniwersytetu i program wykładów w letnim półroczu 1889/1890*.
- Dziennik Ustaw Państwa dla Królestw i Krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych*, Wiedeń 1911.
- Kundmachung des Handelsministers und des Eisenbahnministers vom 19. Jänner 1896, betreffend die Errichtung eines Eisenbahnministeriums und die Erlaffung eines neuen Organisationsstatutes für die statliche Eisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Länder*, Reichsgesetzblatt für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder, 21 Jänner 1896, nr 16.
- Obwieszczenie Ministra kolei żelaznych z dnia 5 maja 1911 r., którem wydaje się dalsze zarządzenia celem uproszczenia toku czynności u władz państwowego zarządu kolei żelaznych*, *Dziennik Ustaw Państwa dla Królestw i Krajów w Radzie Państwa Reprezentowanych*, Wiedeń 1911.

### Opracowania

- Brodacka-Adamowicz E., *Działalność polityczna, społeczna i oświatowa Stanisława Głabińskiego*, „Rozprawy Społeczne” 2010, t. IV, nr 1.
- Bugajski J., *Galicyskie” akta c.k. Ministerstwa Kolei i ich opracowanie*, „Archeion” 1974, t. 60.
- Bund J., *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930) działalności krakowskiej Izby Handlowo-Przemysłowej oraz przebieg starań o wykonanie ustawy koerberowskiej o budowie dróg wodnych*, Kraków 1930.
- Buszko S., *Polacy w parlamencie wiedeńskim 1848–1918*, Warszawa 1996.
- Centralne Państwowe Archiwum Historyczne Ukrainy we Lwowie*, oprac. A. Krochmal, Warszawa 2005.
- Faryś J., Wątor A., *Edward Dubanowicz 1881–1943. Biografia polityczna*, Szczecin 1994.
- Gaul J., *Polonika w Archiwum Parlamentu w Wiedniu. Archiwum Izby Posłów Rady Państwa 1861–1918*, Warszawa 2014.
- Gaul J., *Polonika w Austriackim Archiwum Państwowym. Polonica im Österreichischen staatsarchiv: 1772–1918*, Warszawa 2003.
- Kola J., *Verba docent, exempla trahunt. Rzecz o Stanisławie Głabińskim [w:] Magistri Nostri skarbowości i prawa skarbowego w Polsce do 1939 roku*, red. T. Nieborak, Poznań 2016.
- Kornaś J., *Mysł polityczna i społeczno-gospodarcza Stanisława Głabińskiego*, Kraków 2014.
- Kornaś J., *Stanisław Głabiński o ustroju państwa polskiego i parlamentarystyce*, Warszawa 1999.
- Kornaś J., *Teoria gospodarstwa narodowego w myśli ekonomicznej Stanisława Głabińskiego*, „Studia Ekonomiczne” 2018, nr 1.
- Litwin-Lewandowska D., *O polską rację stanu w Austrii. Polacy w życiu politycznym Austrii w okresie monarchii dualistycznej*, Lublin 2008.
- Łazuga W., *Kalkulować... Polacy na szczytach C.K. Monarchii*, Poznań 2013.
- Nakielska I., *Idea konstytucyjnej ochrony praw obywatelskich w poglądach Stanisława Głabińskiego*, „Gdańskie Studia Prawnicze” 2008, 20.
- Nicieja S., *Kresowa Atlantyda. Historia i mitologia miast kresowych*, t. II, Opole 2013.
- Opaliński D., *Polskie badania nad historią kolejnictwa galicyjskiego 1847–1914. Stan i potrzeby [w:] Galicja 1772–1918. Problemy metodologiczne, stan i potrzeby badań*, red. A. Kawalec, W. Wierzbieniec, L. Zaszkiłniak, Rzeszów 2011.

- Piskor A., *Siedem Ekscelencji i jedna dama*, Łomianki 2013.
- Szuro S., *Informator statystyczny do dziejów społeczno-gospodarczych Galicji. Koleje żelazne w Galicji w latach 1847–1914*, red. H. Madurowicz-Urbańska, Kraków 1997.
- Szymański Z., *Ekonomia narodowa a etyka w ujęciu Stanisława Głębińskiego*, „Annales. Etyka w życiu gospodarczym” 2014, vol. 17, no. 1.
- Szymański Z., *Hierarchia czynników produkcji a model rolnictwa polskiego w „Ekonomice narodowej” Stanisława Głębińskiego*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska” 2010, Sectio H.
- Szymański Z., *Intelektualne inspiracje koncepcji ekonomii narodowej Stanisława Głębińskiego*, „Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Ekonomii i Innowacji w Lublinie” 2005, s. 105–115.
- Szymański Z., *Poglądy agrarne Stanisława Głębińskiego [w:] Z dziejów gospodarki i myśli ekonomicznej Drugiej Rzeczypospolitej*, red. R. Orłowski, Lublin 2000.
- Szymczak D., *Nad modrym Dunajem. Refleksje o życiu codziennym polskich polityków w Wiedniu w okresie konstytucyjnym 1861–1914*, „Galicja. Studia i materiały” 2018, nr 4.
- Wątor A., *Działalność Stronnictwa Demokratyczno-Narodowego w zaborze austriackim do roku 1914*, Szczecin 1993.

### **The all-Polish Austrian Minister of Railway. About Stanisław Głębiński's political career**

#### *Summary*

Stanisław Głębiński (1862–1941) was a lawyer, economist and politician, who in the first period of his activity was related to the Austro-Hungarian Monarchy. Elected to the Austrian State Council (1902), and then to the National Parliament (1904), he made a rapid career. Particularly he was criticised by conservatists from Cracow, who feared that their influences in Galicia would be diminished. Political and ethnic conflicts, the reform of electoral regulations and the so-called “canal issue” provided an opportunity for Cracow conservatists to remove Głębiński from direct influence on politics and to make him resign from the position of the president of the Polish Circle. In 1911 Głębiński received the ministry of railway in the government created by Richard Bienerth. Which was the beginning of the deterioration of Głębiński's political position on the Galician political scene.

**Key words:** Stanisław Głębiński, Galicia, Austro-Hungary, the Democratic-National Party, Ministry of Railway in Vienna