

Leśniewski, Michał

Rajd Jamesona. Geneza, znaczenie i skutki

Przegląd Historyczny 90/3, 305-326

1999

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

MICHAŁ LEŚNIEWSKI
Uniwersytet Warszawski
Instytut Historyczny

Rajd Jamesona. Geneza, znaczenie i skutki

Kiedy 29 grudnia 1895 dr Leander Starr Jameson przekroczył granice Transwalu, na czele ok. 600 ludzi¹, niewielu współczesnych zdawało sobie sprawę, że otwarto właśnie nowy rozdział w dziejach Południowej Afryki. Cała eskapada trwała krótko. Zakończyła się 2 stycznia 1896, już po pięciu dniach uciążliwych marszów, starć i wymykania się siłom burskim. Jameson i jego oddział został osaczony przez burskie komando pod Doornkop, niespełna 25 km od Johannesburga, i po kilkugodzinnej walce musiał skapitulować².

Ta, jak to określił jeden z autorów, po amatorsku przygotowana, niefachowo wykonana i haniebnie zakończona próba zamachu stanu³, miała decydujący wpływ na dzieje Południowej Afryki w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XIX wieku. Dlaczego to tak niewielkie wydarzenie było takie ważne? Z jakiego powodu miało tak dalekosiężne skutki? Co sprawiło, że uznaje się je za kluczowe dla dziejów Południowej Afryki w ostatniej dekadzie poprzedniego stulecia? To są pytania na które ma nadzieję odpowiedzieć niniejszy artykuł.

Analizując rajd Jamesona pierwsze co zwraca uwagę większości badaczy, to fakt, że nie tyle on sam, co jego uwarunkowania i geneza zadecydowały o jego znaczeniu. Dlatego aby w pełni zrozumieć wagę tego wydarzenia należy uważnie przyjrzeć się jego tłu politycznemu i korzeniom.

W latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XIX wieku doszło w Południowej Afryce do daleko idących zmian w układzie sił. Do tej pory polityczny środek ciężkości tego regionu znajdował się w Kolonii Przylądkowej. Pozostałe obszary były wyraźnie

¹ W różnych opracowaniach można znaleźć różne informacje w kwestii liczebności sił którymi dysponował dr L. S. Jameson. Wszystkie one jednak mieszczą się w przedziale między 500 a 700 żołnierzy. Według H. M. Hole, *The Jameson Raid*, London 1930, s. 291 Jameson dysponował 511 żołnierzami; Th. Pakenham, *The Boer War*, London 1979, s. 3, podaje za F. E. Garrett, E. J. Edwards, *The Story of an African Crisis... The Jameson Raid and Johannesburg Revolt of 1896*, London 1897, s. 90, liczbę ponad 600 ludzi. Różnice te wynikają przede wszystkim z kwestii wliczania lub nie około 150 tubylców, którzy brali udział w rajdzie jako siły pomocnicze (przewodnicy, wywiadowcy i woźnice). Wiemy, że początkowo Rhodes i Jameson mieli nadzieję zmobilizować ok. 1500 ludzi. Zob. J. P. FitzPatrick, *The Transvaal from Within*, London 1899, s. 98.

² W niniejszym tekście nie ma miejsca na dokładniejszy opis rajdu. W sprawie szczegółów zob.: H. M. Hole, op. cit.; J. van der Poel, *The Jameson Raid*, Oxford 1951; E. Longford, *Jameson's Raid*, London 1982.

³ Zob. J. Fisher, *Paul Kruger. His Life and Times*, London 1974, s. 178.

zacołane. Natal, mimo doskonałego portu w Durbanie, ciągle szukał swojej drogi rozwoju. Co więcej aż do roku 1877 żył w poczuciu zagrożenia ze strony państwa Zulusów. Republiki burskie natomiast wegetowały na marginesie cywilizowanego świata, będąc całkowicie uzależnione od brytyjskich kolonii.

Znaczenie Kolonii Przylądkowej wzrosło w 1872 r., kiedy uzyskała tak zwany *Responsible Government*⁴. Oznaczało to zdobycie praktycznie całkowitej swobody kształtowania polityki wewnętrznej, a w warunkach Południowej Afryki, także pewne uprawnienia w polityce regionalnej.

W roku 1886 dotychczasowy układ sił uległ zmianie, w Transwalu odkryto bowiem bogate złoża złota⁵. Dzięki temu odkryciu w krótkim czasie republika z najbiedniejszego stała się najbogatszym krajem regionu. W efekcie to tutaj przeniosło się centrum życia politycznego Południowej Afryki. Taki rozwój wypadków wzbudzał niepokój polityków brytyjskich. Obawiano się, że Transwal w sojuszu z Oranią będzie dążył do obalenia brytyjskiej dominacji w regionie⁶. Co prawda na mocy konwencji londyńskiej z 1884 r., suwerenność Pretorii w polityce zagranicznej była ograniczona⁷, ale politycy angielscy zdawali sobie sprawę, że w sytuacji tak znacznego wzrostu siły republiki same traktaty nie wystarczą dla zachowania dotychczasowej pozycji Wielkiej Brytanii. Dysponując znacznymi środkami finansowymi, oraz korzystając ze zbliżenia z Oranią, Pretoria mogła się pokusić o zlekceważenie traktatu, czy wręcz wypowiedzenie go. Taka ewentualność wymagała bardziej zdecydowanej postawy Londynu.

Wielka Brytania przez długi czas traktowała Południową Afrykę jako obszar wysoce kłopotliwy i mało przydatny. Chcąc jakoś zniwelować ciężary rządzenia regionem, w latach siedemdziesiątych politycy brytyjscy zdecydowali się na realizację idei stworzenia pod brytyjską flagą federacji państw i kolonii. Po porażce w wojnie z Transwalem (1880–1881) Anglia zrezygnowała z prób siłowego jej wprowadzenia. Pojawiły się wówczas głosy o potrzebie utworzenia w Południowej Afryce unii celnej i kolejowej. Ich realizacja miała być ważnym etapem na drodze do utworzenia unii politycznej. Problemem była jednak postawa Kolonii Przylądkowej, która była im zdecydowanie przeciwna. Jej elity polityczne uważały ją za szkodliwą dla sytuacji finansowej i gospodarczej Przylądka. Ich stosunek zmienił się w połowie 1886 r. Odkrycie bogatych złóż złota w Transwalu uczyniło współpracę gospodarczą z Pretorią więcej niż korzystną. Kupcy, farmerzy i przemysłowcy z Kolonii Przylądkowej chcieli w jak największym stopniu partycypować w nowo odkrytym bogactwie republiki. Zaakceptowali więc pomysł unii celnej i kolejowej. Co więcej stali się

⁴ W brytyjskim systemie kolonialnym wyróżniano dwa podstawowe stopnie autonomii kolonii osadniczych: *Representative Government*, co oznaczało prawo ludności kolonii do wybierania legislatyw, podczas gdy gubernator mianował rząd; *Responsible Government*, gdzie ludność kolonii wybierała zarówno parlament, jak i rząd.

⁵ O wielkości złóż złota w Transwalu świadczy fakt, że w 1898 r. wydobywano tam 27,55% światowej produkcji tego kruszcu. Zob. *The South African War. The Anglo-Boer War, 1899–1902*, wyd. P. W a r i c k, Harlow, Essex 1980, s. 19.

⁶ Choć należy podkreślić, że w ostatecznym kształcie teoria zagrożenia supremacją Transwalu pojawiła się już po Rajdzie Jamesona. Zob. *Memorandum by Colonial Office Under-Secretary, Lord Selborne, 26 March 1896*, [w:] *The Crisis of British Power. The Imperial and Naval Papers of the Second Earl of Selborne, 1896–1910*, wyd. D. G e o r g e B o y c e, London 1990, s. 34–37.

⁷ Zwłaszcza na mocy czwartego artykułu konwencji londyńskiej. Zob. *The London Convention of 1884*, [w:] *Selected Constitutional Documents Illustrating South African History, 1795–1910*, wyd. G. W. E y e b e r s, London 1918, s. 469–474.

jego głównymi propagatorami, przejmując inicjatywę z rąk władz imperialnych. Szczególna rola w tym względzie przypadła Cecilowi Johnowi Rhodesowi⁸.

Rhodes, właściciel De Beers, największej spółki wydobywającej diamenty w Kimberley, od początku swojej kariery parlamentarnej był zwolennikiem ekspansji na północ, a także ściślejszego powiązania ze sobą kolonii i republik w Południowej Afryce⁹. Podzielał bardzo modną wówczas wizję Imperium Brytyjskiego, jako olbrzymiej wszechświatowej federacji. Miała ona obejmować Wielką Brytanię i połączone z nią więzami partnerstwa kolonie osadnicze. W jego planach Południowa Afryka miała zostać zjednoczona w federację obejmującą obszary od Kapsztadu do rzeki Zambezi, która obejmowałaby także burskie republiki. Owa federacja miała być ważnym etapem w rozwoju federacji imperialnej¹⁰. W oczywisty sposób czyniło to z niego zwolennika unii celnej i kolejowej. Cecil Rhodes dawał temu wyraz w licznych przemówieniach. Jeszcze przed odkryciem złota w Transwalu głosił konieczność ustępstw wobec republik, co umożliwiłoby stworzenie unii celnej i kolejowej. Przestrzegał, że jeżeli Kolonia Przylądkowa nie zmieni swojego stanowiska, to może stracić szansę na rozwój handlu i zbliżenie z republikami, a co za tym idzie na powstanie unii południowoafrykańskiej¹¹. Jego nawoływania nie odniosły skutku. Egoistyczna polityka Kapsztadu zaprzepaściła szansę łatwego zjednoczenia subkontynentu. Prezydent Kruger poczuł się głęboko urażony odmową i zrezygnował z dalszych prób nakłaniania Kolonii Przylądkowej do zawarcia unii celnej. Tymczasem wraz z potwierdzeniem istnienia w Transwalu bogatych złóż złota, dobiegł końca okres ubóstwa republiki. Nie potrzebowała już wsparcia Kolonii Przylądkowej. Stała się ekonomicznym centrum Południowej Afryki, o którego względy zabiegały sąsiednie kolonie i państwa. Teraz to ona dyktowała warunki¹².

Rhodes nie rezygnował ze swoich planów. W tym czasie pozyskał bowiem nowego, ważnego sojusznika w osobie Jana Hendrika Hofmeyra, przywódcy Afrikaner Bond, największej partii politycznej w Kolonii Przylądkowej. Zbliżenie to wkrótce zaowocowało zawianiem sojuszu politycznego (na przełomie 1889 i 1890 r.). Na pierwszy rzut oka ten sojusz brytyjskiego imperialisty i przywódcy narodowej partii Afrykanerów może wydawać się nieco dziwny. W rzeczywistości jednak obie strony wiele łączyło: przede wszystkim wspomniane wyżej zbliżone stanowisko w kwestii unii celnej. W tym wypadku zresztą przywódcę Afrikaner Bond popchnął w objęcia Rhodesa sam Kruger, odrzucając w roku 1889 kolejną propozycję unii celnej z Kolonią Przylądkową i Oranią¹³. Rhodes zdołał też przekonać Hofmeyra do idei ekspansji Kolonii Przylądkowej na północ, na tereny

⁸ Postać Cecila Rhodesa jest jedną z najbardziej fascynujących w dziejach Południowej Afryki i brytyjskiego imperium. W niniejszym artykule nie ma miejsca na zamieszczenie jego wcześniejszej biografii. Zob.: B. Williams, *Cecil Rhodes*, London 1921; J. Flint, *Cecil Rhodes*, London 1976; R. Rotberg, *The Founder. Cecil Rhodes and the Pursuit of Power*, Oxford 1989.

⁹ Zob. J. Rose Innes, *Autobiography*, Cape Town–London–New York 1949, s. 65–66..

¹⁰ O ideach i wizjach Rhodesa patrz: Vindex, *Cecil Rhodes. His Political Life and Speeches, 1881–1900*, London 1900, s. 279–280, a także J. Bowle, *The Imperial Achievement*, London 1974, s. 349.

¹¹ *Speech of Mr. Cecil Rhodes, M. L. A. in Cape House of Assembly on Customs and Railway Union, 20 May 1886*, [w:] Vindex, op. cit., s. 132–137.

¹² J. van der Poel, *Railway and Customs Policies in South Africa, 1885–1910*, London–New York–Toronto, 1933, s. 23–24.

¹³ T. R. H. Davenport, *The Afrikaner Bond. The History of a South African Political Party, 1880–1911*, Cape Town–London–New York 1966, s. 128, 133.

współczesnej Botswany i Zimbabwe, wskazując na istniejące tam możliwości osadnictwa uboższych, afrykanerskich farmerów¹⁴. Rhodes wreszcie popierał prowadzenie umiarkowanej protekcyjnej polityki wobec rolnictwa oraz obiecywał zagwarantowanie stałego dopływu tubylczej siły roboczej na farmy¹⁵, czym także pozyskał sobie poparcie Bondu.

Dla Rhodesa sojusz z Afrikaner Bond był jednym z dwóch filarów jego planu, był dla niego posunięciem taktycznym, które miało mu zapewnić władzę w Kolonii Przylądkowej¹⁶. Rhodes był więc gotów do daleko idących ustępstw, by tylko pozyskać tę wpływową partię. Dzięki temu w 1890 r. został premierem Kolonii Przylądkowej. Należy przy tym pamiętać, że Afrikaner Bond nie tylko dawał mu solidny fundament dla rządów w Kolonii. Jego poparcie miało też znaczenie propagandowe. Sojusz z partią afrykanerską osłabiał ostrze ewentualnych ataków politycznych, zarzucających mu imperializm i preferowanie brytyjskiego punktu widzenia. Paradoksalnie, zwłaszcza na początku swoich rządów Rhodes był atakowany przez Brytyjczyków, zwłaszcza z metropolii, za rzekome wspieranie nacjonalistycznej partii burskiej¹⁷.

Drugim filarem jego polityki miała być, utworzona w 1889 r., Brytyjska Kompania Afryki Południowej (British South Africa Company — BSAC). Jej zadaniem był podbój Afryki Centralnej, a przede wszystkim obszarów dzisiejszego Zimbabwe (wówczas Matabeleland i Mashonaland). Chciał w ten sposób doprowadzić do otoczenia Republiki Południowoafrykańskiej od północy, a przez to uczynić ją bardziej skłonną do ustępstw. Co więcej miał też nadzieję na odkrycie na tych terenach nowych bogatych złóż złota. Pozwoliłoby to odebrać Transwalowi jego monopolistyczną pozycję w tym względzie, osłabiając przy okazji jego siłę polityczną¹⁸.

W tym miejscu należy przedstawić główne kwestie polityczne w ówczesnej Afryce Południowej. Obok dążenia do utworzenia unii celnej i kolejowej, polityków zajmowała wspomniana już kwestia ekspansji w Afryce Centralnej. Transwał tymczasem dążył do uzyskania niezależnego od Anglii dostępu do morza, czy to poprzez uzyskanie własnego portu, czy też zbudowanie linii kolejowej do portugalskiego portu Lourenço Marques (obecnie Maputo) w dzisiejszym Mozambiku.

Wymienione wyżej sprawy stały się ważnym elementem politycznego kontredansu w Południowej Afryce. Cecil Rhodes zdawał sobie sprawę, że po odkryciu złota w Transwalu, będzie dużo trudniej skłonić Krugera do zgody na utworzenie unii celnej i kolejowej. Niemniej nie tracił nadziei. Wierzył, że przy konsekwentnej polityce potrafi skłonić Krugera do ustępstw. Przede wszystkim dążył do otoczenia terytorium republiki brytyjskimi posiadłościami. W obszarach dzisiejszego Zimbabwe widział klucz do rozwiązania problemów Południowej Afryki. Wprost głosił, iż nie można dopuścić by Transwał zajął te tereny, gdyż wtedy, jego zdaniem, przepadłyby wszelkie szanse na powstanie unii¹⁹. Tymczasem pod brytyjskim panowaniem obszary te stałyby się ważnym narzędziem nacisku

¹⁴ Początkowo Hofmeyr był niechętny planom Rhodesa. Uważał bowiem, że tereny te powinny być polem współpracy między Kolonią a Transwalem, a nie rywalizacji. Zob. T. R. H. Davenport, op. cit., s. 127.

¹⁵ W. K. Hancock, *Smuts*, t. 1, *The Sanguine Years, 1870–1919*, Cambridge 1962, s. 52.

¹⁶ J. Rose Innes, op. cit., s. 58.

¹⁷ Zob. „The Times”, weekly edition, 18 lipca 1890, s. 1, *Vindex*, op. cit., s. 279.

¹⁸ Zob. I. R. Smith, *The Origins of the South African War, 1899–1902*, London–New York 1996, s. 56–62.

¹⁹ Zob. *President Kruger and the Transvaal. Speech at the Cape House of Assembly, 23 July 1888*, [w:] *Vindex*, op. cit., s. 199.

na Pretorię. Jednocześnie jednak proponował republikom współdziałać w ekspansji na północ, pozostawiając Rodezję otwartą na osadnictwo z republik burskich. W zamian za zgodę na zawarcie unii celnej i kolejowej obiecywał Krugerowi cesję Swazilandu, a nawet ludził mirażem zgody na swobodny dostęp republiki do morza²⁰.

Kruger miał jednak swoje plany. Był zdecydowany nie dopuścić do unii i w tym celu pragnął wykorzystać aspiracje premiera Kolonii Przylądkowej. Według konwencji londyńskiej z 1884 r. pozostawiono Transwalowi otwartą drogę ekspansji na północ²¹. W roku 1887 przedstawiciel Transwalu, Piet Grobler podpisał z Lobengulą, wodzem Ndebele, układ o przyjaźni. Jednocześnie Pretoria ogłosiła te tereny swoją strefą wpływów²². To poważnie zaniepokoiło zarówno władze Kolonii Przylądkowej, Wielką Brytanię, jak i Rhodesa. W odpowiedzi w lipcu 1888 r. Wielka Brytania ogłosiła Afrykę Centralną swoją strefą wpływów, a w roku 1890 Rhodes, już po uzyskaniu przywileju dla BSAC wysłał do Mashonalandu ekspedycję znaną, jako *Pionier Column*. Władze republikańskie oczywiście protestowały. Kruger nie miał jednak zamiaru aktywnie przeciwstawiać się okupacji tych ziem przez Rhodesa. Zamierzał natomiast wykorzystać swoje prawa do ziem za Limpopo, jako kartę przetargową, dzięki której miał nadzieję uzyskać własny port²³.

Prezydent Transwalu nie wiedział, że Afryka Centralna nie była dla Rhodesa wyłącznie celem samym w sobie. Jej opanowanie miało, przede wszystkim, służyć przymuszeniu Transwalu do wstąpienia do unii celnej i kolejowej. Stąd Rhodes nie był skłonny do dania mu portu, szczególnie przed przystąpieniem republiki do wymienionych unii. Zdawał sobie sprawę, że gdy Pretoria uzyska swój wymarzony port, będzie jeszcze mniej skłonna do ustępstw wobec Imperium²⁴.

Na tle zabiegów Transwalu o uzyskanie własnego portu pojawił się problem Swazilandu. Do aneksji Transwalu w 1877 r. kraj ten leżał w strefie wpływów republiki. Po odzyskaniu niepodległości (w 1881 r.) władze w Pretorii, nadal uważały Swaziland za swoją własność. Wielka Brytania tymczasem traktowała go, jako odrębne terytorium. Do drugiej połowy lat osiemdziesiątych, spór o to terytorium pozostawał w uśpieniu. Dopiero po roku 1887 Pretoria zwróciła baczniejszą uwagę na Swaziland. Kruger miał nadzieję, że jego aneksja umożliwi mu zajęcie zatoki Kosi i uzyskanie dostępu do morza²⁵. W 1888 r. Kruger zwrócił się do Londynu z prośbą o zgodę na aneksję Swazilandu i Tongalandu, w zamian za rezygnację z pretensji do Rodezji. Rząd brytyjski udzielił jednak wymijającej odpowiedzi. W marcu 1890 r. wobec zagrożenia Mashonalandu ze strony Transwalu (Bowler Trek), nowy brytyjski Wysoki Komisarz, sir Henry Loch zgodził się na spotkanie z Krugerem. Rozmowy nie przyniosły jednak żadnych rezultatów. Prezydent Transwalu uznał, że zgoda na unię celną i kolejową w zamian za uzyskanie Swazilandu i Tongalandu, była zbyt wysoką ceną²⁶. Do porozumienia doszło w sierpniu 1890 r. Ustanawiało ono kondominium w Swazilandzie i uzależniało uzyskanie przez Transwal portu i prawa do

²⁰ „The Times”, weekly edition, 3 października 1890, s. 9.

²¹ *The London Convention of 1884*, zwłaszcza art. 1 i 2, [w:] *Selected Constitutional Documents*, s. 469–474.

²² R. Blake, *A History of Rhodesia*, London 1977, s. 38.

²³ J. S. Marais, *The Fall of Kruger's Republic*, Oxford 1961, s. 49–50.

²⁴ J. van der Poel, op. cit., s. 50.

²⁵ Tamże, s. 48. Dążenie do zajęcia Kosi Bay wydatnie dowodzi determinacji Krugera w jego pragnieniu uzyskania jakiegokolwiek portu, gdyż zatoka ta nie najlepiej nadawała się do tego celu.

²⁶ T. R. H. Davenport, *South Africa. A Modern History*, London 1977, s. 110.

budowy doń linii kolejowej od przystąpienia Transwalu do unii celnej i kolejowej. Jednocześnie Pretoria rezygnowała z wszelkich pretensji do ziem leżących na północ od Limpopo²⁷. Układ okazał się nietrwały, gdyż nie gwarantował żadnej ze stron korzyści do których dążyły. Kruger miał ciągle nadzieję, chociaż coraz mniejszą na uzyskanie portu w Kosi Bay. Natomiast Wielka Brytania i Kolonia Przylądkowa ciągle liczyły na przyciągnięcie Transwalu do unii celnej i kolejowej. Stąd cały czas prowadzono negocjacje. Ostatecznie do podpisania konwencji w sprawie Swazilandu doszło w grudniu 1894 r. Na jej mocy stawał się on protektorem Transwalu. Ten sukces szybko został jednak zdezawuowany. W okresie między kwietniem i majem 1895 r., ku zaskoczeniu Krugera, Wielka Brytania anektowała Tongaland, kładąc ostatecznie kres jego nadziejom na uzyskanie własnego portu²⁸.

O ile problem Swazilandu był drugoplanowy i służył obu stronom jako karta przetargowa, o tyle kwestia kolei z Transwalu do Zatoki Delagoa miała wręcz podstawowe znaczenie. Przejęcie tej linii, lub wręcz opanowanie przez Wielką Brytanię tej części Mozambiku miało dla planów Rhodesa decydujące znaczenie. Lourenço Marques, było jedynym w regionie dogodnym portem nie pozostającym w brytyjskich rękach. Dostęp do niego praktycznie uniezależniał Pretorię od portów w brytyjskich koloniach. Utrudniałoby to wydatnie wywieranie presji, by Transwal przystąpił do unii celnej i kolejowej. Dlatego Rhodes uważał, że należało tę linię koniecznie przejąć²⁹.

Historia linii kolejowej do Zatoki Delagoa sięgała roku 1875, kiedy prezydent Transwalu, Thomas F. Burgers zawarł w tej kwestii traktat z Portugalią. Wraz z aneksją republiki przez Wielką Brytanię w 1877 r. plany budowy kolei upadły. Na nowo zostały wznowione przez Krugera w roku 1884. Po odkryciu złota stały się one realne³⁰. Wtedy też jej powstanie zaczęło być widziane jako ważki problem polityczny. Początkowo Rhodes miał nadzieję wykorzystać linię do Lourenço Marques, tak jak Swaziland. Miała stanowić kartę przetargową dzięki której miał nadzieję przekonać Krugera do zaakceptowania unii celnej i kolejowej z Kolonią Przylądkową. Wiedział, że celem republiki było przejęcie bezpośredniej kontroli nad portem. Dowodem tego była propozycja zakupu Lourenço Marques przedłożona przez sekretarza stanu Transwalu, W. J. Leydsa³¹. W listopadzie 1890 r. doszło do spotkania między Rhodesem i Krugerem podczas którego premier Kolonii Przylądkowej wprost zaproponował zajęcie portu przez Transwal sugerując, że Londyn i Kapsztad zgodziłyby się na to w zamian za przystąpienie Pretorii do unii celnej i kolejowej. Oburzony propozycją Kruger zdecydowanie odmówił³².

²⁷ E. A. Walker, *A History of Southern Africa*, London 1957, s. 419.

²⁸ Przy tej okazji Lord Ripon, ówczesny minister ds. kolonii, stwierdził, że posunięcie to było ostrzeżeniem wobec Niemiec, by nie wiązały się z Transwalem. Zob. J. S. Marais, op. cit., s. 52.

²⁹ Takie opinie Rhodes wyraził już w 1888 roku, kiedy budowa kolei do zatoki Delagoa, postępowała bardzo powoli. Zob. *President Kruger and the Transvaal. Mr. Rhodes speech at the Cape House of Assembly, 23 July 1888*, [w:] Vindex, op. cit., s. 207.

³⁰ Z wczesną historią kolei do Lourenço Marques można się zapoznać, między innymi w: J. van der Poel, op. cit., s. 3–7, 18–24; P. J. van Winter, *Onder Krugers Hollanders. Geschiedenis van de Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Spoorweg-Maatschappij*, t. I, Amsterdam 1937, s. 7–13.

³¹ Transwal zaproponował wówczas milion funtów za port i obszary położone między nim a Transwalem, władze portugalskie jednak odmówiły. Patrz P. J. van Winter, op. cit., s. 206–207.

³² Zob. P. Kruger, *Pamiętniki prezydenta Krugera*, t. I, Warszawa 1903, s. 141, Zob. także P. R. War-

Premier Kolonii Przylądkowej widząc, że nie dojdzie do porozumienia z Krugerem postanowił przejąć linię i w ten sposób zmusić Transwal do zaakceptowania unii celnej i kolejowej. Rhodes próbował wykorzystywać przy tym problemy prawne wynikłe między Portugalią a właścicielem amerykańsko-brytyjskiej kompanii budującej kolej, płk. Edwardem McMurdo³³. Ostatecznie wobec nacisków Pretorii i pod pretekstem wstrzymania przez McMurdo prac nad budową kolei Lizbona zdecydowała się na odebranie mu koncesji. Koncesjonariusze zgłosili sprzeciw i zaskarżyli tę decyzję do trybunału w Bernie. Pretensje kompanii zostały poparte przez brytyjskiego konsula oraz prasę z „Timesem” na czele³⁴. Rhodes nie angażował się bezpośrednio w ten spór, ale zamierzał wykorzystać osłabienie pozycji Transwalu i Portugalii dla przejęcia portu i linii kolejowej. W 1891 r. zaproponował Lizbonie sprzedaż Zatoki Delagoa, ale władze portugalskie odmówiły, zwłaszcza że były wówczas z nim w ostrym konflikcie na tle rozgraniczenia stref wpływów w Mashonalandzie³⁵. Na tym nie kończyły się działania Rhodesa zmierzające do przejęcia Lourenço Marques. Postanowił wykorzystać niejasno wytyczoną granicę między Mozambikiem a Mashonalandem. Dowodził, że faktyczna kontrola władz portugalskich nigdy nie wychodziła poza wybrzeże i dolinę Zambezi. Zgłosił więc pretensje do Gazalandu (południowo-zachodnia część Mozambiku), powołując się przy tym na prośbę Gungunhany, władcy tego rejonu, który aż dotąd był praktycznie zupełnie niezależny od Lizbony³⁶. Nie ukrywano, że jednym z powodów zabiegania o to terytorium, była możliwość odcięcia Transwalu od Zatoki Delagoa. W ten sposób Republika Południowoafrykańska zostałaby z trzech stron otoczona przez brytyjskie posiadłości³⁷.

Plany Rhodesa zostały storpedowane przez Londyn, który nie chciał zbyt osłabić Portugalii. 11 czerwca 1891 został zawarty angielsko-portugalski traktat o rozgraniczeniu posiadłości w Afryce Centralnej. Na jego mocy Gazaland został ostatecznie przyznany Portugalii³⁸. Nie zakończyło to jednak starań Rhodesa o przejęcie portu w Lourenço Marques. W 1891 r. powołując się na prawo pierwokupu z roku 1875, Wielka Brytania zablokowała wszelkie próby zakupu zatoki przez państwa trzecie. Co więcej, rozciągnięto wówczas to prawo na cały Mozambik na południe od Zambezi³⁹. W ten sposób zablokowano wszelkie pokojowe możliwości przejęcia portu i okolicy przez Transwal. W 1892 r. Rhodes podjął kolejną próbę zakupu zatoki. Miał nadzieję, że trudna sytuacja finansowa Portugalii skłoni ją do pozytywnego rozpatrzenia jego propozycji⁴⁰. I rzeczywiście tym razem Lizbona nie była już tak zdecydowanie wroga. Jego zabiegi zakończyły się jednak fiaskiem, w skutek zachłanności. Chciał bowiem kupić nie tylko Zatokę Delagoa i port

hurst, *Anglo-Portuguese Relations in South-Central Africa, 1890-1900*, Plymouth 1962, s. 114.

³³ Dokładniej o tym konflikcie patrz: P. R. Warhurst, op. cit., s. 111-114; J. van der Poel, op. cit., s. 18-24.

³⁴ „The Times”, weekly edition, 21 lutego 1890, s. 10.

³⁵ P. R. Warhurst, op. cit., s. 116.

³⁶ „The Times”, weekly edition, 29 maj 1891, s. 2.

³⁷ „The Times”, weekly edition, 15 maj 1891, s. 4; patrz także E. A. Walker, op. cit., s. 422.

³⁸ P. R. Warhurst, op. cit., s. 104-105.

³⁹ Tamże, s. 121.

⁴⁰ J. X. Merriman to C. J. Rhodes, *London, January 27, 1892*, [w:] *Selections from the Correspondence of John X. Merriman* t. II (1890-1898), wyd. Ph. Lewsen, Cape Town 1963, s. 82-83.

w Sofali, ale w ogóle cały Mozambik na południe od Zambezi⁴¹. Portugalia nie chciała się na to zgodzić, gdyż oznaczałoby to utratę połowy tej kolonii. Co więcej w 1892 r., po ostatecznym przejściu linii kolejowej przez Kompanię Holenderską (*Netherlands Company*) i uzyskaniu przez nią kredytów, budowa linii kolejowej do Lourenço Marques uległa przyspieszeniu. To stwarzało szanse na szybki rozwój gospodarczy regionu, w efekcie Portugalia była mniej skłonna do rezygnacji z tego obszaru⁴². Wobec braku poparcia Londynu, Rhodes musiał ze swoich planów zrezygnować. Mimo niepowodzenia udało mu się storpedować plany przejścia portu i okolic przez Transwal. Co więcej udało mu się także opóźnić budowę linii kolejowej oraz uzyskać na dwa lata monopol na transport dla kolei z Kapsztadu⁴³.

Mimo tych sukcesów nie udało mu się zrealizować zasadniczego celu, czyli przystąpienia Pretorii do unii celnej i kolejowej. Rhodes tracił cierpliwość. Aż do roku 1894 jego działania wobec Transwalu, choć nie zawsze legalne, miały charakter pokojowy. Jednak w drugiej połowie tego roku podjął ostatecznie decyzję o zmuszeniu Pretorii siłą do przystąpienia do unii i to jak najszybciej. Rhodes stwierdził bowiem, że czas działa na korzyść Transwalu, który stawał się coraz bogatszy i jego zdaniem coraz mniej skłonny do uznawania brytyjskiej supremacji w Południowej Afryce⁴⁴.

Na przyjęcie przez niego takiej postawy wpłynęły przede wszystkim wydarzenia, które miały miejsce w 1894 r. Doszło wówczas do daleko idącego pogorszenia stosunków między Transwalem a Imperium, zwłaszcza na tle polityki Pretorii wobec Uitlanderów (tak nazywano w Transwale ludność napływającą od roku 1886 na pola złotonośne). Londyn postanowił przyjąć wobec republiki ostrzejszy kurs. W dyskusjach na łamach prasy brytyjskiej zaczęły pojawiać się głosy wskazujące na konieczność siłowego rozwiązania problemu Transwalu⁴⁵.

Rhodesa skłoniły do przyjęcia tej opcji następujące wydarzenia.

W czerwcu tego roku Londyn zawiadomił Rhodesa, że Niemcy nie zaakceptują zajęcia przez niego Lourenço Marques. To faktycznie kładło kres wszelkim nadziejom na opanowanie tego portu i otoczenie terytorium republiki posiadłościami Wielkiej Brytanii⁴⁶. A wobec perspektywy niedługiego ukończenia linii kolejowej można było spodziewać się jeszcze bardziej nieugiętej postawy Krugera. To potwierdziło się w październiku tego roku podczas spotkania Rhodesa z prezydentem republiki, podczas którego ten ostatni pozostał całkowicie nieugięty w swoim sprzeciwie wobec przystąpienia Transwalu do unii celnej i kolejowej⁴⁷.

Innym czynnikiem, który skłonił Rhodesa do powzięcia myśli o siłowym rozwiązaniu kwestii Transwalu, był raport amerykańskiego inżyniera i geologa, Johna Hayesa Ham-

⁴¹ C. J. Rhodes to J. X. Merriman, January 27, 1892, [w:] *Selections from the Correspondence*, t. II, s. 83–84.

⁴² J. van der Poel, op. cit., s. 62.

⁴³ Tamże.

⁴⁴ I. Smith, op. cit., s. 76.

⁴⁵ Zob. „The Times”, weekly edition, 6 lipca 1894, s. 534.

⁴⁶ Zob. J. van der Poel, op. cit., s. 74. Chociaż Portugalczycy i Niemcy będą go jeszcze oskarżali o próby nielegalnego przejścia portu i okolicy. Oskarżenia tego rodzaju pojawiły się przy okazji wybuchu w październiku 1894 r. powstania tubylców w rejonie Zatoki Dealgoa i na pograniczu Transwalu. Zob. „The Times”, weekly edition, 12 październik 1894, s. 808 i 19 październik 1894, s. 831, a także P. R. Warhurst, op. cit., s. 106 i 126.

⁴⁷ I. Smith, op. cit., s. 77.

monda, na temat złóż złota w Rodezji. Według niego po prostu ich nie było⁴⁸. To oznaczało, że Transwal pozostanie gospodarczym centrum Afryki Południowej. Tym bardziej, że w tym samym roku potwierdzono istnienie w Witwatersrandzie bardzo bogatych, głęboko położonych złóż złota. Do tej pory dość rozpowszechnione było mniemanie, iż pokłady szlachetnego kruszcu w Transwalu ulegną szybkiemu wyczerpaniu. Tymczasem to odkrycie rozwiało te nadzieje. Republika miała zachować swój „złoty monopol” na długie dekady. Co więcej okazało się, że polityka monopoli i koncesji, stosowana przez Krugera silniej uderzała w nowe kopalnie głębinowe niż w dotychczasowe wydobywanie kruszcu metodą odkrywkową⁴⁹. To z kolei skłaniało przynajmniej część górniczych magnatów do poparcia idei zamachu stanu w Transwalu i zastąpienia ówczesnego rządu przez inny, bardziej przychylny interesom przemysłu wydobywczego⁵⁰.

Odkrycie nowych złóż złota w Transwalu, stało się więc trzecim czynnikiem, który miał skłonić Rhodesa do podjęcia decyzji o rajdzie. Trudno jednoznacznie stwierdzić, który z wymienionych czynników był najważniejszy. Do dzisiaj toczy się dyskusja czy bardziej istotne były czynniki polityczne, czy może gospodarcze⁵¹. Wydaje się ona być jednak nieco sztuczną. Czynniki polityczne i ekonomiczne bynajmniej nie wykluczają się wzajemnie. Ekonomia i polityka były i są tak ściśle ze sobą powiązane, że ich oddzielanie wydaje się nie na miejscu. Zresztą w wypadku różnych osób różne motywy mogły wpływać na podjęcie decyzji o współudziale w planach Rhodesa. Nie ma wątpliwości, że on sam kierował się motywami politycznymi. Należał do tej grupy wizjonerów, dla których pieniądze i majątek były jedynie narzędziami dla realizacji planów i zamierzeń. W tym wypadku utworzenia w Południowej Afryce pod flagą Wielkiej Brytanii unii tamtejszych państw i kolonii⁵². W wypadku innych współuczestników, jak przede wszystkim Alfred Beit, nie-

⁴⁸ Tamże, s. 70; I. P h i m i s t e r, *Unscrambling the Scramble for Southern Africa: The Jameson Raid and the South African War Revisited*, „South African Historical Journal”, nr XXVIII, 1993, s. 215.

⁴⁹ G. B l a i n e y, *Lost Causes of the Jameson Raid*, „Economic History Review” t. XVIII, 1965, s. 355–356; R. M e n d e l s o h n, *Blainey and the Jameson Raid. The Debate Renewed*, „Journal of Southern African Studies” t. VI, nr 2, 1980, s. 158–159. Co prawda część historyków krytykuje tezy Blaineya i jego zwolenników, stwierdzając, że różnice w kosztach organizacji wydobywania były niewielkie. Zob.: E. N. K a t z, *Outcrop and Deep Level Mining in South Africa before the Anglo-Boer War: reexamining the Blainey Thesis*, „Economic History Review” t. XLVIII, 1995, s. 317–322. Jednak należy przyznać rację zwolennikom tezy Blaineya, którzy zwracają uwagę, że biorąc pod uwagę wielką kapitałochłonność produkcji złota w Transwalu, nawet niewielkie podniesienie kosztów produkcji, groziło jej opłacalności. Tym bardziej, że z czasem różnice w kosztach miały rosnąć. Patrz np.: I. P h i m i s t e r, *Unscrambling the Scramble for Southern Africa. The Jameson Raid and the South African War Revisited*, „South African Historical Journal” nr XXVIII, 1993, s. 215–216.

⁵⁰ D. D e n o o n, *Capital and Capitalists in the Transvaal in the 1890s and 1900s.*, „The Historical Journal” t. XXIII, nr 1, 1980, s. 117–118.

⁵¹ Warto zwrócić uwagę, że do połowy lat sześćdziesiątych ten problem praktycznie nie istniał w historiografii południowoafrykańskiej. *Gros* badaczy zajmowało się jedynie politycznymi aspektami rajdu Jamesona. A podstawowym problemem dyskusji był stopień zaangażowania Josepha Chamberlaina i rządu imperialnego w awanturę eskapadę Jamesona. Patrz np.: H. R. W i n k l e r, *Joseph Chamberlain and the Jameson Raid*, „American Historical Review” t. LIV, 1948/1949, nr 4, s. 841–849, czy J. S. M a r a i s, *The Fall of Krugers Republic*, Oxford 1961, s. 64–95. Problem ekonomicznych motywów rajdu jako pierwszy poruszył australijski historyk G. B l a i n e y, op. cit. Jego artykuł zapoczątkował trwającą do dzisiaj dyskusję nad rolą wielkiego kapitału w dziejach Południowej Afryki na przełomie XIX i XX w.

⁵² Rhodes sam w ten sposób charakteryzował swoją postawę. Zob. *Sir Frederic Hamilton's Narrative of Events*

wątpliwie ważną, o ile nie najważniejszą rolę odegrały wspomniane wyżej motywy ekonomiczne, a przede wszystkim chęć zamiany władz Transwalu na bardziej przychylnie ekspansji przemysłu wydobywczego⁵³.

Niezależnie od motywów poszczególnych współuczestników Rajdu, decyzja o interwencji zapadła w 1894 r. Jak się wydaje kroplą, która przepełniła miarę cierpliwości Rhodesa było jego spotkanie z Krugerem w październiku tego roku. Nie wiemy dokładnie jaki był jego przebieg. Wiemy natomiast, że obie strony nie zdołały dojść do porozumienia, a premier Kolonii Przylądkowej wprost zagroził wspólną akcją państw i kolonii Południowej Afryki przeciw Transwalowi. W efekcie rozstali się we wrogich nastrojach⁵⁴. Wobec uporu prezydenta Transwalu, Rhodes zdecydował się na działania o charakterze konspiracyjnym, planując wybuch powstania w Johannesburgu i interwencję sił BSAC, które miały je wesprzeć. Miał nadzieję w ten sposób obalić Krugera i spowodować przejęcie władzy przez Pretorii przez siły brytyjskie.

Autorstwo pomysłu tej operacji nie należało bynajmniej do Rhodesa. Jego twórcą był ówczesny brytyjski wysoki komisarz w Południowej Afryce, sir Henry Loch. W lipcu 1894 r. podczas kryzysu na tle poboru do sił zbrojnych Transwalu brytyjskich poddanych, odwiedził on republikę. Zauważając wielkie wzburzenie wśród Uitlanderów, zwłaszcza brytyjskiego pochodzenia, ich wrogość wobec Krugera, oraz przywiązanie do ojczyzny, zaczął rozważać możliwość interwencji w Transwalu. Spodziewając się w każdej chwili wybuchu niepokojów, zmobilizował na granicy Transwalu siły Policji Beczuany, wydając im rozkaz wkroczenia na teren republiki w razie wybuchu powstania Uitlanderów⁵⁵. Podczas pobytu w Pretorii prowadził także prywatne rozmowy z jednym z przedstawicieli Uitlanderów, Lionelem Philipsem. Podczas nich miał go wypytywać o stan uzbrojenia mieszkańców Johannesburga oraz możliwości obrony miasta na tyle długo by mogły nadciągnąć siły brytyjskie. W efekcie Phillips nabrał przekonania, że dobrze przygotowane powstanie może liczyć na wsparcie Wielkiej Brytanii. Takie stanowisko Loch wyrażał bez ogródek także w swojej korespondencji z Colonial Office⁵⁶.

Tak więc kiedy w październiku 1894 r. Cecil Rhodes zdecydował się na konfrontację militarną, miał do dyspozycji przygotowany plan operacji. Jedyną zmianą dotyczyła zastąpienia sił imperialnych oddziałami podlegającymi BSAC. Do jego realizacji Rhodes potrzebował jednak jeszcze dwóch elementów: poparcia ze strony Uitlanderów i przynajmniej cichego wsparcia rządu w Londynie, który byłby skłonny przekazać mu Protektorat Beczuany (obecnie Botswana). Oba elementy były niezbędne dla powodzenia operacji. Tymczasem w obu wypadkach premier Przylądka nie mógł być całkowicie pewien poparcia.

Współuczestnictwo Uitlanderów miało fundamentalne znaczenie dla jego planów. Wywołane przez nich powstanie w Johannesburgu miało być bezpośrednim pretekstem

Relative to the Jameson Raid, wyd. V. Harlow, „English Historical Review” t. LXXII, 1957, s. 299. Zresztą na jego fenomen, jako wielkiego kapitalisty, polityka i wizjonera zwracali uwagę już współcześni, zob. np.: J. Rose Innes, op. cit., s. 84 i 87.

⁵³ Sugerują to liczne studia, jak np.: R. V. Kubicsek, *The Randlords in 1895: A Reassessment*, „Journal of Brijy” s.98–99; R. Mendelsohn, *Blainey and the Debate Renewed*, „Journal of Southern African Studies” t. VI, 1980, nr 2, s. 166–167.

⁵⁴ Zob. B. Williams, op. cit., s. 248; I. Smith, op. cit., s. 77.

⁵⁵ H. M. Hole, op. cit., s. 38; I. Smith, op. cit., s. 77.

⁵⁶ Zob. J. van der Poel, *The Jameson Raid*, s. 16–17.

dla interwencji sił BSAC. Dlatego też od 1894 r. w koncepcjach politycznych Rhodesa na trwałe pojawiła się kwestia praw politycznych dla ludności napływowej w Transwalu.

Problem imigrantów w Transwalu narastał od roku 1886. Do momentu odkrycia złota ich liczba była niewielka. Stąd prawo o obywatelstwie było względnie liberalne. Na mocy ustawy z 1882 r. do uzyskania pełni praw politycznych wystarczył okres 5 lat zasiedzenia i wniesienie opłaty manipulacyjnej — 25£⁵⁷. Wraz z masową imigracją na pola złotoносne Witwatersrandu, władze Transwalu zaczęły się obawiać możliwości zmajoryzowania Burów przez ludność napływową. Kruger zdecydował się na posunięcia o charakterze restrykcyjnym. Nie mogąc ograniczyć skali imigracji⁵⁸, zdecydowano się na wydłużenie i utrudnienie procedury otrzymywania obywatelstwa republiki. Na mocy ustawy z 1890 roku okres naturalizacji wydłużono do 14 lat, przy czym pełnię praw obywatelskich przybysze mogli otrzymać dopiero po ukończeniu 40 lat. W zamian utworzono tzw. Drugi Volksraad, który miał stanowić przedstawicielstwo ludności napływowej. Miał on jednak bardzo ograniczone kompetencje, które nikogo nie satysfakcjonowały⁵⁹. Przez długi czas większość Uitlanderów pozostawała bierna politycznie. Dość powszechnie wierzone, że złoża złota ulegną szybkiemu wyczerpaniu, stąd wielu przybyszów traktowało swój pobyt w Transwalu jako tymczasowy. Nie uważano więc braku praw politycznych za dotkliwy. Bardziej dokuczaly im wysokie koszty życia, będące efektem istnienia rozbudowanego systemu monopoli i koncesji, oraz korupcja i brak profesjonalizmu administracji⁶⁰. Imigrantów pochodzenia brytyjskiego drażniło faworyzowanie przez Pretorię przybyszy z innych krajów zwłaszcza Holendrów i Niemców, którym tworzono ułatwienia w uzyskiwaniu obywatelstwa i których faworyzowano także w kwestiach gospodarczych⁶¹.

Na fali niezadowolenia z polityki władz Transwalu, już od 1887 r. zaczęły rozwijać się organizacje polityczne i zawodowe Uitlanderów. Do roku 1892 miały one jednak efemeryczny charakter i nie cieszyły się szerszym poparciem. Co więcej w tym okresie w ich hasłach dominowały żądania o charakterze ekonomicznym. Hasła polityczne pozostawały na dalszym planie⁶². Tak naprawdę zaczęły się pojawiać po roku 1889 kiedy to ograniczono możliwości uzyskiwania obywatelstwa Transwalu. W 1890 r. powstało Stowarzyszenie Reform Politycznych (Political Reform Association). Przełomowy dla rozwoju ruchów politycznych wśród Uitlanderów był jednak rok 1892 kiedy utworzono Transwalski Związek Narodowy (Transvaal National Union). Celem działania tej organizacji było zachowanie przez republikę niepodległości i zdobycie praw politycznych dla Uitlanderów⁶³.

Do aktywizacji politycznej Uitlanderów, obok restrykcyjnej polityki Pretorii, przyczyniało się utrwalające się wówczas przekonanie o liczebnej dominacji ludności napływowej w Transwalu. Uitlanderzy mieszkając w dużej koncentracji wokół Johannesburga, stano-

⁵⁷ J. S. Marais, op. cit., s. 53.

⁵⁸ Uderzałoby to w rozwój przemysłu wydobywczego, co nie było jego celem, gdyż republika czerpała z niego olbrzymie dochody. Co więcej tego typu posunięć zakazywała mu konwencja londyńska z 1884 r. Zob. pkt. 14 *The London Convention, 27. Feb., 1884*, [w:] *Select Constitutional Documents*, s. 473.

⁵⁹ J. S. Marais „The Fall of Kruger's”, s. 53.

⁶⁰ I. Smith, op. cit., s. 47–48, 51–56.

⁶¹ F. Young husband, *South Africa of To-Day*, London 1899, s. 79; J. S. Marais, op. cit., s. 55–56.

⁶² I. Smith, op. cit., s. 82–83.

⁶³ J. S. Marais, op. cit., s. 56; J. G. Lockhard, C. M. Woodehouse, *Rhodes*, London 1963, s. 290.

wili przyniatającą większość mieszkańców tego regionu. Żyjąc, w przeważającej mierze, w angielskim środowisku, słysząc w około angielski język, Uitlanderzy szybko zaczęli uważać, że podobnie wygląda także reszta Transwalu⁶⁴. Stąd był tylko jeden krok do powstania mitu o tym, że Burowie stanowili zdecydowaną mniejszość wśród mieszkańców Republiki Południowoafrykańskiej. Był to mit szeroko rozpowszechniony, czemu sprzyjały także brytyjskie czynniki oficjalne, widząc w nim uzasadnienie dla ingerencji w wewnętrzne sprawy Transwalu⁶⁵. Niezależnie jednak od stanu faktycznego, który był zupełnie inny, brytyjscy Uitlanderzy uważali siebie za uciskaną większość. Tym bardziej więc uważali uzyskanie praw politycznych za swego rodzaju dziejową sprawiedliwość.

Początki działania Związku nie były łatwe. Od samego początku spotykał się z wrogością władz republiki. Podobnie z nieufnością traktowali go magnaci górniczy. Większości z nich nie zależało na uzyskaniu obywatelstwa Transwalu, a w nowej organizacji widzieli zagrożenie dla spokoju publicznego. Co więcej obawiali się czy nie przekształci się ona w związek zawodowy, gdyż większość członków Związku stanowili ludzie wolnych zawodów, technicy i wysoko wykwalifikowani specjaliści. Z tych powodów nie chcieli uczestniczyć w jego działalności⁶⁶. Związek miał nadzieję osiągnąć swoje cele w sojuszu z transwalską, oficjalną opozycją, a przede wszystkim gen. Pietem Joubertem. Wyrazem tego sojuszu było, między innymi, poparcie jakiego Związek udzielił Joubertowi w wyborach prezydenckich w 1893 r., tylko minimalnie wygranych przez Krugera. Współpracę kontynuowano także po wyborach, ale nie układała się najlepiej. Burscy reformatorzy nie byli bowiem skłonni zaakceptować wszystkich postulatów Uitlanderów. Z drugiej strony wielu Uitlanderów miało tendencję do okazywania nadmiernej lojalności wobec Wielkiej Brytanii i protekcjonalnego traktowania burskich polityków⁶⁷.

Do zmiany w charakterze działalności Związku doszło na przełomie lat 1894/1895. Odkrycie w 1894 r. nowych bogatych pokładów złota oznaczało, że większość Uitlanderów musiała rozważyć myśl pozostania w Transwalu na dłużej. W tej sytuacji zainteresowanie uzyskaniem praw politycznych i cywilnych wydatnie się zwiększyło. Powszechne oburzenie wywołał pobór brytyjskich Uitlanderów do wojska, urządzony w lecie 1894 r. Jego owocem był wzrost politycznej aktywności ludności napływowej, oraz zbliżenie między Związkiem

⁶⁴ Według cenzusu z 1896 r. w Johannesburgu mieszkało ponad 40 tys. Uitlanderów, głównie Brytyjczyków i tylko nieco ponad 6 tys. Burów. J. S. M a r a i s, op. cit., s. 1. Zob. także J. B r y c e, *Impressions of South Africa*, London 1900, s. 424.

⁶⁵ Dowody powszechności tego mitu znajdujemy zarówno w dokumentach oficjalnych — zob. np.: *Mr. Chamberlain to Sir H. Robinson, 4th Feb. 1896*, [w:] *Correspondence on the Subject of the Recent Disturbances in the South African Republic*, London 1896 (C.–7933), s. 84, czy *Estimate of Population and Relative Proportion of Races in South African States, British Colonies and Protectorates, Sept., 1899*, Balfour Papers, British Museum, Add. MS. 49717, f. 11 — jak i we wspomnieniach z tego okresu — patrz np.: F. Y o u n g h u s b a n d, op. cit. Już w czasie wojny Brytyjczycy musieli przyznać, że wcześniejsze wyliczenia liczby Burów w Transwalu były mocno zaniżone. Zob. *Percy Fitzpatrick to Alfred Beit, 15th Feb., 1902*, [w:] *Fitzpatrick. South African Politician Selected Papers, 1888–1906*, wyd. A. H. D u m i n y, W. R. G u e s t, Johannesburg 1976, s. 299. Wreszcie cenzus z 1904 r. wykazał, że pomimo strat wojennych i zmian granic w Transwalu mieszkało 140 tys. Burów i tyle samo Uitlanderów, z czego ok. 100 tys. pochodzenia brytyjskiego. Zob. D. D e n o o n, *A Grand Illusion. The Failure of Imperial Policy in the Transvaal Colony during the Period of Reconstruction, 1900–1905*, London 1973, s. 36.

⁶⁶ D. R h o o d i e, *Conspirators in Conflict*, Cape Town 1967, s. 21.

⁶⁷ Zob. J. v a n d e r P o e l, op. cit., s. 14; J. S. M a r a i s, op. cit., s. 56–60.

a górniczymi magnatami⁶⁸. Przewodniczącym Związku Narodowego został wówczas znany prawnik, Charles Leonard, zwolennik porozumienia z magnatami. W październiku 1894 r. doszło do wstępnego porozumienia między Cecilem Rhodesem a Związkiem Narodowym. Nie obyło się przy tym bez oporów, gdyż część działaczy i zwolenników Związku słusznie obawiała się, że Rhodes będzie chciał zdominować ruch. Ostatecznie jednak za namową związanego z Rhodesem amerykańskiego inżyniera, Johna Hayesa Hammonda, przywódcy Uitlanderów, zdecydowali się na współpracę⁶⁹. Utworzono Komitet Reform (Reform Committee), którego zadaniem było organizowanie planowanego przewrotu. Porozumienie przewidywało, że Rhodes zapewni Uitlanderom pieniądze i dostawy broni, podczas gdy Komitet będzie decydował o ich wykorzystaniu i działaniach politycznych Uitlanderów. Premier Kolonii Przylądkowej nie był zbyt zadowolony z tego porozumienia. Imigranci mieli być przecież jego narzędziem a nie partnerem w szykującej się rozgrywce. Stąd dążył do maksymalnego podporządkowania sobie i swoim celom, zarówno Komitetu, jak i Związku⁷⁰. Mimo nieporozumień i rozlicznych wzajemnych nieufności w połowie roku 1895 Rhodes mógł z satysfakcją stwierdzić, że zapewnił sobie względnie solidne poparcie ze strony Uitlanderów.

Pozostało więc jedynie uzyskanie poparcia rządu brytyjskiego. Nie było to takie proste. Londyn wspierał co prawda koncepcję utworzenia unii celnej i kolejowej, ale nawet po odkryciu złota w Transwalu nie nalegał na jego bezpośrednie podporządkowanie, a jedynie na uznanie ogólnej hegemonii⁷¹. Stąd też był ostrożny wobec pomysłów siłowego podporządkowania republiki. Na przeszkodzie współpracy Rhodesa z władzami brytyjskimi stał również ich ambiwalentny stosunek do premiera Kolonii Przylądkowej. Szczególnie konserwatyści byli wobec niego nieufni. Niechętnie odbierali jego ówczesne koncepcje polityczne. Rhodes, będąc zwolennikiem anglosaskiej hegemonii na świecie i utworzenia federacji imperialnej, był zarazem rzecznikiem maksymalnie daleko posuniętej niezależności kolonii osadniczych i ich partnerskich stosunków z metropolią. Wyrazem tego miało być współdecydowanie przez nie o kierunkach ekspansji na interesujących je obszarach⁷². Tymczasem konserwatyści, choć zgadzali się z ideą samorządu kolonialnego i przekształcenia Imperium w federację, woleli jednak pozostawić kontrolę nad ekspansją imperialną w rękach metropolii. Ich stosunków z Rhodesem nie poprawiała prowadzona przez niego polityka. Lord Salisbury i jego współpracownicy co prawda popierali jego ekspansję w kierunku rzeki Zambezi. Wspierali też koncepcje unii celnej i kolejowej w Południowej Afryce, jako narzędzia pacyfikacji i podporządkowania republik burskich. Jednak konflikty z Portugalią w Mashonalandzie i krnąbrna postawa BSAC stawały Cecila Rhodesa w nienajlepszym świetle. Poważnie obawiano się, że kierując się w swojej polityce południowoafrykańską racją stanu, mógł zaszkodzić całokształtowi brytyjskiej polityki zagranicznej⁷³. Konflikty z wysokim komisarzem, sir Henry Lochem, nie poprawiały jego wizerunku w Londynie.

⁶⁸ *Sir Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 287–288.

⁶⁹ J. H. Hammond, *Autobiography*, New York 1935, s. 320.

⁷⁰ *Sir Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 283; I. Smith, op. cit., s. 85.

⁷¹ *Lord Ripon to Lord Rosebery, 5th September 1894*, Ripon Papers, British Museum, Add. MS. 43516.

⁷² *The Last Will and Testament of Cecil John Rhodes*, wyd. W. T. Stead, London 1902, s. 66.

⁷³ P. R. Warhurst, op. cit., s. 90–100.

Nic się nie zmieniło po objęciu władzy przez liberalny gabinet Galdstone'a. Zdominowany przez przeciwników ekspansji kolonialnej nowy rząd z niechęcią patrzył na agresywną politykę premiera Kolonii Przylądkowej. Dopiero objęcie urzędu premiera w marcu 1894 r. przez Lorda Archibalda Rosebery'ego, liberalnego imperialistę i zwolennika szeroko zakrojonej ekspansji kolonialnej, zmieniło stosunki Rhodesa z władzami w metropolii. Rosebery podobnie jak premier Przylądka, był zwolennikiem współodpowiedzialności kolonii osadniczych za ekspansję kolonialną. W efekcie nastąpiła dla Rhodesa okres bliższej współpracy z rządem. Premier Kolonii Przylądka pozyskał sobie zaufanie władz imperialnych. Co więcej z funkcji Wysokiego Komisarza zrezygnował Loch, a jego miejsce zajął blisko związany z Rhodesem sir Hercules Robinson. W tej sytuacji łatwiej było formułować w porozumieniu z Londynem plany interwencji w Transwalu. Co prawda zarówno Rosebery, jak i ówczesny minister ds. kolonii, Lord Ripon, mieli duże wątpliwości co do podjęcia takiej operacji, ale uważali, że zaostrzenie kursu politycznego wobec Pretorii, połączone z niewypowiedzianą, ale realną groźbą interwencji, mogło skłonić Krugera do ustępstw. Przejawem poparcia rządu liberalnego dla planów Rhodesa była decyzja oddania BSAC protektoratu Beczuan i tamtejszej policji⁷⁴.

Plany Rhodesa uległy komplikacji w skutek zmiany rządów w Londynie. W roku 1895 do władzy doszła koalicja konserwatystów z unionistami Josepha Chamberlaina. Jak już wcześniej wspomniano konserwatyści traktowali Rhodesa z dużą dozą nieufności. Podobnie ambiwalentny był stosunek nowego ministra ds. kolonii, Josepha Chamberlaina⁷⁵. Uwydatniło się to na samym początku jego działalności ministerialnej, kiedy to Chamberlain zweryfikował wstępnie podjętą już decyzję o przekazaniu BSAC Protektoratu Beczuan. Wstrzymał jej realizację do czasu wizyty w Londynie wodzów plemion Tswana, którzy protestowali przeciw projektowanej aneksji Protektoratu przez BSAC⁷⁶. Rhodes pozostał więc w sytuacji zawieszenia, nie będąc pewny co do ostatecznej postawy Colonial Office wobec jego planów.

Wydarzeniem, które ostatecznie zapewniło mu poparcie rządu był kryzys w stosunkach transwalsko-brytyjskich trwający od sierpnia do listopada 1895 r. Wywołał go Kruger zablokowaniem przepraw i brodów przez rzekę Vaal. W końcu roku 1894 upływała ważność tzw. Układu Sivewrighta, na mocy którego linia kolejowa z Kolonii Przylądkowej posiadała faktyczny monopol na transport kolejowy do Transwalu⁷⁷. W efekcie zagrożone zostały ekonomiczne interesy kolonii. Tym bardziej, że w lutym Transwal zawarł porozumienie handlowe z Natalem, a jednocześnie utworzono linię kolejową do Zatoki Delagoa (formalnie w czerwcu 1895 r., faktycznie w listopadzie roku 1894). W nowej sytuacji Pretoria zaproponowała porozumienie dzielące przewozy pomiędzy poszczególne linie⁷⁸. Kolonia Przylądkowa nie zgodziła się jednak licząc na stałą klientelę, utrwaloną renomę i znacznie lepsze, zwłaszcza w porównaniu z Lourenço Marques, zaplecze portowe. Kruger, chcąc jak najszybciej zwiększyć znaczenie linii do Zatoki Delagoa, popierał, czy wręcz

⁷⁴ H. M. Hole, op. cit., s. 54.

⁷⁵ R. Blake, *A History of Rhodesia*, London 1977, s. 36.

⁷⁶ I. Smith, op. cit., s. 79.

⁷⁷ J. van der Poel, *Railway and Customs Policies in South Africa, 1885–1910*, London–New York–Toronto, 1933, s. 60, 64.

⁷⁸ J. S. Marais, op. cit., s. 38. G. A. A. Middelberg, jeden z dyrektorów Holenderskiej Kompanii Kolejowej proponował podział po 1/3 dla każdej z linii, patrz P. Kruger, op. cit. t. II, s. 14.

inspirował monopolistyczne praktyki Holenderskiej Kompanii Kolejowej. W styczniu 1895 r. podniosła ona ponad trzykrotnie opłaty na odcinku kolei z Kapsztadu między granicą a Johanseburgiem (ok. 100 km), tak że w zależności od kategorii towarów były one od 1,5 do 3,5 razy wyższe niż na linii do Lourenço Marques⁷⁹. Kupcy i przedsiębiorcy z Kolonii Przylądkowej odpowiedzieli bojkotem. Towary rozładowywano na granicy i przeładowywano na wozy, którymi transportowano je do Johannesburga. To posunięcie mocno uderzyło w Holenderską Kompanię, choć należy pamiętać, że w dłuższej perspektywie byłoby nieopłacalne. Niemniej Kruger i władze kompanii zareagowały nerwowo. Po niepowodzeniu kilku spotkań i konferencji w tej sprawie, 28 sierpnia Kruger ogłosił decyzję o zamknięciu wszystkich przepraw i brodów przez rzekę Vaal od dnia 1 października 1895. Reakcja Londynu była zdecydowana; zarówno premier, Lord Salisbury, jak i minister ds. kolonii Chamberlain, ostro zaprotestowali, wskazując, iż decyzja ta była pogwałceniem konwencji londyńskiej z 1884 r.⁸⁰ Kiedy zawiodły próby negocjacji, Londyn zdecydował się na wystosowanie ultimatum. Wcześniej jednak postarał się o uzyskanie od Kolonii Przylądkowej zapewnienia, że w wypadku konfliktu pokryje ona połowę wydatków⁸¹. 4 listopada Londyn wystosował ultimatum. Wobec takiego nacisku Kruger ustąpił i 7 listopada otworzył brody.

Ten konflikt przekonał Chamberlaina do udzielenia poparcia Rhodesowi. Uznał, że premier Kolonii Przylądkowej, był doskonałym narzędziem dla realizacji brytyjskich planów utwierdzenia supremacji w Południowej Afryce. Wyrazem poparcia stało się kompromisowe rozwiązanie kwestii Beczuan. Co prawda BSAC nie uzyskała całego Protektoratu, a jedynie tereny wzdłuż planowanej linii kolejowej. Obszary te obejmowały jednak region graniczący z republiką, najważniejszy z punktu widzenia planowanej operacji. Co więcej Chamberlain, zgodził się także by tamtejsza policja przeszła na służbę BSAC⁸². Czynił to w pełnej świadomości do czego Rhodesowi były potrzebne te tereny i policja z Beczuan. Chamberlain zdecydował się na poparcie planów Rhodesa, gdyż konflikt o przeprawy ukazał, jak wrogi był prezydent Transwalu wszelkim próbom związania republiki z brytyjskimi koloniami. Co więcej jego ustąpienie wobec groźby ultimatum odczytano w Londynie jako dowód na to, że Kruger ustępuje jedynie pod naciskiem siły. Chamberlain wolał by ewentualnej interwencji dokonały siły BSAC, a nie wojska imperialne. W wypadku niepowodzenia dawało to Wielkiej Brytanii szansę zachowania twarzy.

Jednym z głównych powodów, dla których Chamberlain zdecydował się poprzeć planowane działania Rhodesa, było jego przekonanie, że premier Kolonii Przylądkowej kontroluje wszystkie zaangażowane siły, że ma poparcie Kolonii Przylądkowej i Bondu, oraz w pełni kontroluje działania Uitlanderów i ich przygotowania do powstania⁸³. Było jednak zupełnie inaczej.

⁷⁹ Zob. J. S. Marais, op. cit., s. 39.

⁸⁰ „The Times”, weekly edition, 8 listopada 1895, s. 883. W kwestii naruszenia postanowień Konwencji patrz London Convention of 1884, szczególnie pkt. 13, [w:] *Select Constitutional Documents*, s. 473.

⁸¹ Zob. J. L. Garvin, *The Life of Joseph Chamberlain* t. III, London 1934, s. 43–44, I. Smith, op. cit., s. 64–65. Co warto podkreślić także Afrikaner Bond poparł ultimatum i zgodził się na poniesienie kosztów ewentualnego konfliktu. Patrz T. R. H. Davenport, op. cit., s. 162, z goryczą wspominał o tym także Kruger, zob. P. Kruger, op. cit. t. II, s. 15.

⁸² „The Times”, weekly edition, 15 listopad 1895, s. 903, patrz także J. L. Garvin, op. cit. t. III, s. 50–52.

⁸³ *Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 285.

Mimo porozumienia ze Związkiem Narodowym, mimo utworzenie Komitetu Reform, oraz zaangażowania w konspirację nowych sił i osób, jak na przykład Alfred Beit, czy George Farrar, Rhodes bynajmniej nie kontrolował działań Uitlanderów. Przede wszystkim wśród uczestników spisku brakowało wzajemnego zaufania. Rhodes wyraźnie nie ufał Lionelowi Philipsowi, nie był też do końca pewien postawy Beita⁸⁴. Z drugiej strony sam Rhodes i BSAC nie cieszyli się zbyt dużą popularnością wśród Uitlanderów, którzy podejrzliwie traktowali nagłą eksplozję ciepłych uczuć z ich strony. W efekcie Związek Narodowy współpracował dość opieszale. Nie udało się wreszcie pozyskać poparcia wszystkich magnatów górniczych. Znaczna część pozostała poza konspiracją. Były to przede wszystkim grupy reprezentujące kapitał niebrytyjski, takie jak Albu, czy Goerz, ale także część firm brytyjskich, jak na przykład koncerny: Barneya Barnato i J. B. Robinsona⁸⁵. To oczywiście osłabiało pozycje ruchu. Mimo to przygotowania do powstania i rajdu trwały.

Jak to określił James Bryce „Nigdy wcześniej w dziejach nie było tak jawnej konspiracji”⁸⁶. Za pośrednictwem firmy Rhodesa, Goldfields Consolidated Ltd., szmuglowano do Johannesburga broń i amunicję. Przygotowywano także szczegółowe plany operacji. Przewidywały one, że najpierw dojdzie do wybuchu powstania Uitlanderów w Johannesburgu. Po opanowaniu miasta i arsenałów w Pretorii mieli wezwać na pomoc siły BSAC, stacjonujące w Beczuanie, dowodzone przez Leandera S. Jamesona. Nie będąc pewnym rozwoju sytuacji po wybuchu powstania, w końcu listopada, Charles Leonard przekazał Jamesonowi nie datowany list zapraszający do interwencji⁸⁷. Ustalono jednak przy tym, że Jameson w żadnym wypadku nie wykorzysta go bez porozumienia z Komitetem Reform. Wobec spodziewanego pata do Pretorii miał przyjechać brytyjski wysoki komisarz, sir Robinson, i wynegocjować korzystne dla Uitlanderów warunki ugody⁸⁸.

Wobec wyraźnego osłabienia zapału do walki wśród Uitlanderów, Rhodes w swoich planach w coraz większym stopniu musiał się opierać na Jamesonie i jego siłach. Przy tym chodziło nie tylko o podtrzymanie rewolucyjnego ferworu, ale także o przypilnowanie by nie wyszedł on z wyznaczonych torów politycznych. Rhodes i Chamberlain najbardziej obawiali się przekształcenia Transwalu w republikę sterowaną przez wielki międzynarodowy kapitał górniczy. Obawiano się, że będzie ona jeszcze zacieklejszym wrogiem federacji niż Kruger i jego współpracownicy⁸⁹. Za najlepsze rozwiązanie uważali przekształcenie Transwalu w samorządną brytyjską kolonię, zdominowaną przez Uitlanderów⁹⁰.

Tymczasem wśród ludności napływowej były silne tendencje republikańskie. Dały one o sobie znać na początku grudnia 1895 r., kiedy Jameson i Rhodes poruszyli kwestię,

⁸⁴ I to mimo ich bliskich wzajemnych powiązań. Przede wszystkim nie był pewien jego motywów. Zob. *Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 283.

⁸⁵ I. Smith, op. cit., s. 86.

⁸⁶ J. Bryce, *Impressions of South Africa*, London 1900, s. 438. Potwierdza to także F. Hamilton, który bezpośrednio uczestniczył w wydarzeniach. Zob. *Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 290, 292.

⁸⁷ *Special Report from the Select Committee on British South Africa. Second Report, [w:] Transvaal. Reports from the Select Committee on the Jameson Raid with Proceedings, Evidence, Appendix and Index*, Irish University Press Series of British Parliamentary Papers., t. XLI, Shannon 1971, s. V.

⁸⁸ H. M. Hole, op. cit., s. 113.

⁸⁹ J. van der Poel, *The Jameson Raid*, s. 23–24.

⁹⁰ *Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 283, *High Commissioner (Sir H. Robinson) to Colonial Secretary (Mr. J. Chamberlain), 4th Nov. 1895*, [w:] J. L. Garvin, op. cit. t. III, s. 59–62, zob. też tamże, s. 63.

pod jaką flagą powinno dojść do powstania sugerując, że powinna być to flaga brytyjska. Sugestia ta wywołała prawdziwą burzę. Wielu konspiratorów wycofało się ze współudziału w planowanym powstaniu. Inni, w tym Charles Leonard, czuli się oszukani. Inni wreszcie, zwłaszcza nie Brytyjczycy, zdecydowanie sprzeciwili się temu pomysłowi. Jeden z głównych spiskowców, Amerykanin J. H. Hammond, mimo że był bliskim współpracownikiem Rhodesa wprost stwierdził, że „nie będzie się narażał, tylko po to by nad Johannesburgiem zawisła brytyjska flaga”⁹¹. Rhodes jednak naciskał na konieczność wystąpienia pod flagą Wielkiej Brytanii. Wiedział, że w innym wypadku nie uzyska poparcia rządu brytyjskiego, które było niezbędne dla powodzenia całego planu. Chamberlain tymczasem wprost stwierdził, że nie kiwnie nawet palcem by zamienić jeden burski rząd na inny⁹². Ostatecznie nie zdołano ustalić tej kwestii.

Kontrowersje wokół flagi jasno dowodziły braku zaufania w szeregach spiskowców i daleko idącego zróżnicowania celów między poszczególnymi frakcjami wśród Uitlanderów.

Warto podkreślić, że teatralne wręcz gesty Komitetu, mające dowodzić przywiązania Uitlanderów do niepodległości republiki, miały przekonywać Burów, że celem ruchu nie było wystąpienie przeciwko suwerenności republiki, a jedynie przeciw nadużyciom Krugera i jego administracji⁹³. Oficjalny wyraz tej postawy dał przywódca Związku Narodowego i jeden z liderów Komitetu Reform, Charles Leonard, w publicznie ogłoszonym manifestacie z grudnia 1895 r.⁹⁴

Rhodes z rosnącym niepokojem obserwował rozwój wydarzeń w Johannesburgu. Konflikt o flagę wydatnie dowodził, że zapal mieszkańców Johannesburga wyraźnie malał. Wielu wręcz szukało pretekstu do wycofania się. Korespondent „Timesa”, Francis Younghusband donosił, że szanse na wybuch powstania maleją z każdym dniem oraz że większość mieszkańców Johannesburga jest przeciwna powstaniu⁹⁵. Niedostateczna ilość broni i amunicji oraz panujące wśród Uitlanderów niezdecydowanie skłoniły przywódcę Komitetu Reform, Charlesa Leonarda do przesunięcia terminu wybuchu powstania na po 6 stycznia 1896, kiedy to mieli oni spotkać się z Krugerem. Wahania wśród Uitlanderów i ich przywódców oraz przesunięcia terminu zagrażały planom Rhodesa. Zdawał on sobie sprawę, że eskapada Jamesona będzie usprawiedliwiona jedynie wtedy, gdy wybuchnie powstanie w Johannesburgu, a powstańcy oficjalnie poproszą Jamesona o interwencję. W każdym innym wypadku jego działania zostałyby uznane za jawne pogwałcenie prawa międzynarodowego i rząd brytyjski wycofałby się z jakiegokolwiek udziału w całej operacji. Z drugiej strony miał naciski na jak najszybsze rozpoczęcie operacji. Lionel Philips ostrzegał, że jeżeli powstanie nie wybuchnie natychmiast, to wszystkie przygotowania spalą na panewce⁹⁶. Także rząd imperialny, w osobie Chamberlaina, stawiał sprawę jasno: albo dojdzie do wybuchu powstania natychmiast, albo całą sprawę trzeba będzie porzucić

⁹¹ J. H. H a m m o n d, op. cit., s. 342–343.

⁹² *Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 296; zob. np.: *Lionel Curtis South African Diary, 7 February 1909 (1907?)*, Curtis Papers, New Bodleian Library, MS. Curtis 142, s. 1; zob. też J. L. G a r v i n, op. cit. t. III, s. 74–76.

⁹³ Zob. np.: J. H. H a m m o n d, op. cit., s. 342–343.

⁹⁴ *Manifesto of 1895*, [w:] Ch. L e o n a r d, *The Political Situation in South Africa, 1885–1895*, London 1903, s. 23–38.

⁹⁵ F. Y o u n g h u s b a n d, op. cit., s. 90–91.

⁹⁶ J. v a n d e r P o e l, op. cit., s. 78.

na dłuższy czas, nawet kilka lat⁹⁷. Postawa Chamberlaina wynikała z ówczesnej sytuacji międzynarodowej, która nie była dla Wielkiej Brytanii najlepsza⁹⁸.

Rhodes stał więc przed dylematem, czy wymusić wybuch nieprzygotowanego powstania i ponieść ryzyko wielce prawdopodobnej klęski, czy też odłożyć realizację swoich planów na bliżej nie określoną przyszłość. To z kolei mogło oznaczać, że nie zdąży ich zrealizować. Należy pamiętać, że był ciężko chory na serce i nie wiedział ile lat jeszcze będzie żył. W efekcie jego działania w ostatnich dniach grudnia charakteryzował brak zdecydowania. Mimo nikłych szans powodzenia operacji Rhodes ciągle miał irracjonalną nadzieję, że jakimś lutem szczęścia, rajd się powiedzie. Nie zdecydował się więc na wydanie jednoznacznego rozkazu wstrzymania operacji. Telegram wysłany do Jamesona 28 grudnia nie zawierał kategorycznego zakazu, a jedynie stwierdzenie, że „musimy zastanowić się nad sensownością operacji, ale wszyscy nasi zagraniczni przyjaciele są jej zdecydowanie przeciwni”⁹⁹. W ten sposób faktycznie pozostawiał decyzję w rękach Jamesona, który z kolei był już zdecydowany wkroczyć do Transwalu i wymusić wybuch powstania. Świadczy o tym jeden z ostatnich jego telegramów wysłanych do Rhodesa: „Jeżeli nie dostanę wyraźnego rozkazu zakazującego podjęcia operacji, wyruszę jutro wieczorem”¹⁰⁰.

W efekcie determinacji Jamesona i braku zdecydowania Rhodesa, 29 grudnia siły BSAC przekroczyły granicę Transwalu, by niespełna pięć dni później skapitulować pod Doornkop.

Najbardziej zaskoczeni posunięciem Jamesona byli sami Uitlanderzy i Komitet Reform. Ostatnie kilka tygodni spędzili oni na przekonywaniu go, by nie wkraczał do Transwalu chyba, że na ich wyraźną prośbę. Początkowo Komitet nie był pewien co uczynić. Po krótkiej debacie podjęto decyzję o zbrojnym proteście i przejęciu kontroli nad Johannesburgiem. Zwolennikom Komitetu rozdano broń i sformowano oddziały milicji miejskiej, która wobec wycofania się z miasta oddziałów policji burskiej, przejęła nad nim kontrolę. Umocniono główne podejścia do miasta. Jednocześnie jednak, chcąc podkreślić, że celem Uitlanderów nie było obalenie republiki, Komitet zdecydował się na wciągnięcie na maszt flagi narodowej Transwalu¹⁰¹.

Charakterystyczny był jednak stosunek Uitlanderów i Komitetu do samego Jamesona. Uitlanderzy, do tej pory niechętni wobec podejmowania jakiegokolwiek akcji militarnej, teraz kiedy dostali do ręki broń, uznali że istniała realna szansa na sukces. Wiązali ją z Jamesonem i jego siłami¹⁰². Choć wielu nadal uważało, że sam rajd był błędem to oskarżenia kierowano głównie przeciw Rhodesowi i Chamberlainowi. Oskarżano ich o zdradę, a w wypadku Rhodesa wręcz o chęć sprowokowania, dla własnych interesów,

⁹⁷ Zob. np. E. Drus, *A Report on the Papers of Joseph Chamberlain Relating to the Jameson Raid and the Inquiry*, „Bulletin of the Institute of Historical Research” t. XXV (LXXI), 1952, s. 35, 49–50.

⁹⁸ W grudniu 1895 r. doszło do konfliktu dyplomatycznego między Stanami Zjednoczonymi a Wielką Brytanią na tle regulacji granic między Wenezuelą i Gujaną Brytyjską oraz w kwestii interpretacji „doktryny Monroe”. Kryzys był na tyle poważny, że 17 grudnia, prezydent Cleveland w orędziu do narodu, groził Wielkiej Brytanii wojną. W tej sytuacji Londyn, już zaangażowany w wojnę w Sudanie, nie chciał wplątywać się w kolejny konflikt. Zob. J. L. Garvin, op. cit. t. III, s. 65–69, I. Smith, op. cit., s. 92–93.

⁹⁹ *Frederic Hamilton's Narrative of Events*, s. 298, przyp. 1.

¹⁰⁰ J. L. Garvin, op. cit. t. III, s. 81.

¹⁰¹ F. Younghusband, op. cit., s. 105–106.

¹⁰² Tamże, s. 109–111.

wojny z Transwalem¹⁰³. Jamesona traktowano jako ofiarę spisku i zdrady. Do wyobraźni Uitlanderów przemawiała zuchwałość i odwaga przywódcy rajdu, który wbrew wszelkim przeciwnościom, lojalnie szedł im na pomoc¹⁰⁴.

Wiele wskazuje na to, że władze republiki wiedziały o przygotowaniach do rajdu i powstania w Johannesburgu. Wielu uczestników tamtych wydarzeń podkreślało prawie całkowitą jawność przygotowań. Trudno więc podejrzewać, że Kruger i jego współpracownicy nic nie wiedzieli o nich. Zresztą istnieje wiele poszlak świadczących o jego wiedzy na temat rozwoju sytuacji. Wiadomo, że 27 grudnia 1895, na nagabywania części Burów, iż powinien wystąpić przeciwko Uitlanderom, Kruger powiedział: „by złowić żółwia, należy poczekać, aż wystawi głowę ze swojej skorupy”¹⁰⁵, co przynajmniej pośrednio świadczy, iż spodziewał się niepokojów na Witwatersrandzie, a być może także ekspedycji Jamesona. O tym ostatnim mogła świadczyć szybkość z jaką zmobilizowano siły Transwalu.

Większość uczestników wydarzeń, nawet przeciwnicy Krugera podkreślają, że jego postawa podczas rajdu była godna podziwu. Wskazują na jego umiar w potraktowaniu Jamesona, uczestników rajdu i przywódców Komitetu Reform¹⁰⁶. Jeszcze 30 grudnia rząd zarekomendował Izbie Ludowej szereg reform, będących ustępstwami wobec Uitlanderów. Miano znieść specjalne cła na importowaną żywność, szkoły anglojęzyczne miały uzyskać swobodny dostęp do rządowych subsydiów, wreszcie miano się zwrócić do Holenderskiej Kompanii Kolejowej o rozważenie możliwości zredukowania opłat na trasach z i do kopalń. Wreszcie Kruger zadeklarował, że zostaną przyznane prawa polityczne wszystkim tym Uitlanderom, którzy w trakcie kryzysu poprą władzę¹⁰⁷. Chcąc uniknąć starć Kruger zdecydował o wycofaniu z Johannesburga policji burskiej. W ten sposób unikał przelewu krwi, który jedynie podsyciłby wzajemne niechęci. Jednocześnie miasto zostało szczelnie otoczone przez burskie oddziały, a wobec słabego uzbrojenia i zaskoczenia tempem wydarzeń było słabo przygotowane do długotrwałej obrony. Po kapitulacji Jamesona Kruger, wbrew naciskom wielu Burów, nie zdecydował się na obleżenie miasta. Zdawał sobie sprawę z wartości wydobycia złota dla republiki i chciał uniknąć strat związanych z walką. Dlatego też przyjął propozycje mediacji ze strony wysokiego komisarza, sir Herculesa Robinsona¹⁰⁸. Miała ona przekonać przywódców Komitetu Reform o szczerości intencji Krugera. Oni z kolei byli więcej niż zadowoleni z możliwości uniknięcia walki. W efekcie 7 stycznia 1896 Johannesburg skapitulował. W zamian Kruger amnestionował uczestników rebelii, z wyjątkiem członków Komitetu Reform, których uwięziono pod zarzutem zdrady stanu. Kruger szybko przekazał Jamesona do dyspozycji sądów

¹⁰³ J. P. Fitzpatrick to His Wife, 1st January, 1896, [w:] Fitzpatrick. *South African Politician Selected papers, 1888–1906*, wyd. A. H. Duminy, W. R. Guest, Johannesburg 1976, s. 27, zob. także J. P. Fitzpatrick to His Wife, 7th Jan., 1896, tamże, s. 29.

¹⁰⁴ F. Young husband, op. cit., s. 113–114.

¹⁰⁵ P. Kruger, *Pamiętniki* t. II, Warszawa 1903, s. 20. Wprawdzie sam Kruger zaprzeczał swojej wiedzy na temat przygotowań do rajdu, ale jak się wydaje w tym wypadku nie był szczery. Dowodzą tego, sprawność i szybkość działań Transwalu w czasie kryzysu.

¹⁰⁶ F. Young husband, op. cit., s. 122, 129.

¹⁰⁷ J. P. Fitzpatrick, *The Transvaal from Within*, London 1899, s. 136; zob. także I. Smith, op. cit., s. 94–95.

¹⁰⁸ Sir Hercules Robinson to Mr Joseph Chamberlain, 2nd January, 1896, [w:] *South African Republic. Correspondence on the Subject of the Recent Disturbances in South African Republic. Parliamentary papers, C.–7933*, London 1896, s. 12.

brytyjskich unikając oskarżeń o zemstę polityczną. Podobnie było z przywódcami powstania, którzy zostali osądzeni i skazani w Transwalu. Trzech przywódców, z Lionelem Philipsem na czele, zostało skazanych na karę śmierci, ale Kruger w akcie łaski zamienił ją na karę grzywny¹⁰⁹. Prezydent zastosował akt łaski ze względów pragmatycznych. Nie chciał bowiem przysparzać Uitlanderom męczenników. Co więcej, zezwolił im na pozostanie w Transwalu pod warunkiem powstrzymania się od udziału w życiu politycznym. Dzięki tej mieszance dyplomacji, groźby użycia siły i umiaru, Kruger w krótkim czasie spacyfikował Johannesburg i umocnił pozycję Transwalu w regionie.

Głównym bezpośrednim skutkiem rajdu było ustąpienie Cecila Rhodesa ze stanowiska premiera Kolonii Przylądkowej i rozbudzenie etnicznych podziałów tak w tej kolonii jak i całej Południowej Afryce. Rhodes doskonale zdawał sobie sprawę, że po rajdzie Jamesona sojusz z Afrikaner Bond, będący podstawą jego władzy, był nie do utrzymania. Zdawał sobie sprawę, że oznacza to koniec jego kariery jako premiera Kolonii Przylądkowej. Dla afrykanerskich sojuszników Rhodesa rajd był szokiem. W większości byli oni bardzo krytyczni wobec Krugera i jego polityki, ale nie mogli zaakceptować tego rodzaju „pirackich” działań wobec pobratymców. Co więcej, ze strony przywódcy partii, J. H. Hofmyera wchodziły w grę kwestie osobiste. To on był czołowym propagatorem sojuszu z Rhodesem, który w tak dramatycznych okolicznościach, okazał się błędem. Zburzone zostały lata jego pracy na rzecz kooperacji między Afrykanerami i Brytyjczykami. Ponadto została zagrożona jego pozycja jako przywódcy Afrikaner Bond. Musiał więc podjąć zdecydowane działania, by dowieść, że nie był zamieszany w działalność Rhodesa¹¹⁰. Z tego względu to on przede wszystkim naciskał na ustąpienie Rhodesa ze stanowiska premiera. Wskazywał, że był on głównym autorem konspiracji, sugerował wreszcie odebranie BSAC przywileju i władzy nad Afryką Centralną¹¹¹.

Zerwanie między Rhodesem i Afrikaner Bond zapoczątkowało nowy trend w polityce w Kolonii Przylądkowej, a później także w całej Afryce Południowej. Doszło do intensyfikacji i radykalizacji tendencji nacjonalistycznych. Od tego momentu linie podziałów politycznych zaczęły, ogólnie rzecz biorąc, pokrywać się z podziałami etnicznymi¹¹². I choć nie były one wówczas jeszcze tak ostre i wrogie, jak po wojnie burskiej, to wtedy właśnie został zapoczątkowany ten, charakterystyczny dla Południowej Afryki, trend kształtowania się podziałów politycznych według linii etnicznych. Innym widocznym w krótkim czasie efektem rajdu był wzrost autorytetu prezydenta Krugera wśród Burów tak w Transwalu, jak i poza nim. Stał się on symbolem walki Afrykanerów i republik z brytyjską supremacją¹¹³.

Jakie długofalowe konsekwencje miał rajd Jamesona? Zazwyczaj zwraca się uwagę na pogorszenie stosunków Wielkiej Brytanii z Transwalem i wzrost napięcia w regionie¹¹⁴.

¹⁰⁹ Zapłacił je zresztą Rhodes (w sumie niemal £ 400 000). I. Smith, op. cit., s. 95.

¹¹⁰ Jednym z pierwszych posunięć było wysłanie listu z poparciem dla prezydenta Krugera. Następnie wymusił na wysokim komisarzu publiczne potępienie akcji Jamesona. Zob. T. R. H. Davenport, op. cit., s. 163.

¹¹¹ *Mr J. H. Hofmeyr to Mr Chamberlain, 4th Jan., 1896*, [w:] *South Africa. Correspondence on the Subject*, Parl. Pap., C.7933, s.24.

¹¹² J. Rose Innes, op. cit., s. 142–143, G. H. L. Le May, *The Afrikaners. An Historical Interpretation*, Cambridge, Mass., 1995, s. 99–101.

¹¹³ J. Rose Innes, op. cit., s. 128, patrz także G. H. L. Le May, op. cit., s. 100.

¹¹⁴ *J. P. Fitzpatrick to His Wife, 14th Jan., 1896*, [w:] *Fitzpatrick. South African Politician Selected Papers*, s. 37–38, *J. P. Fitzpatrick to J. Rose-Innes, 7th June, 1890*, tamże, s. 67–68.

W tym kontekście najczęściej pojawia się kwestia współdziałania rządu i samego Chamberlaina w przygotowaniach do rajdu. Co prawda oficjalne śledztwo w sprawie rajdu oczyściło go z zarzutów współuczestnictwa¹¹⁵, ale mimo to pozostało wiele wątpliwości. Powodują one, że do dzisiaj historycy spierają się o stopień zaangażowania Chamberlaina i rządu. Wiele wskazuje na to, że minister ds. kolonii nie tylko nieoficjalnie wiedział o przygotowaniach, ale także brał w nich udział¹¹⁶. Choć należy się zgodzić z jednym z specjalistów, że prawdopodobnie nie zdawał sobie sprawy z faktu, że ruch polityczny wśród Uitlanderów był w dużej mierze stymulowany przez Rhodesa i jego zwolenników¹¹⁷.

Niezależnie jednak od tego na ile realnie Chamberlain i rząd w Londynie byli zaangażowani w przygotowanie rajdu, pozostaje równie ważny fakt nastrojów, przekonań i wiary uczestników tych wydarzeń. A pod tym względem poglądy były dość jednoznaczne. Burowie byli powszechnie przekonani o współuczestnictwie rządu brytyjskiego¹¹⁸. Widzieli oni rajd jako ostatnie ogniwo w łańcuchu brytyjskich działań od roku 1884. Jako element tej samej polityki, w wyniku której Brytyjczycy zamknęli Transwalowi możliwość ekspansji na północ oraz pozbawili szans na uzyskanie własnego portu morskiego.

Z tego przekonania o współwinie władz brytyjskich wyrastała pogłębiona nieufność wobec nich oraz wątpliwości co do ich dobrej woli. Na wszelkie działania i propozycje brytyjskie patrzono przez pryzmat tego doświadczenia i przekonania o złych intencjach brytyjskich decydentów politycznych. Ten brak zaufania wydatnie utrudniał zawarcie ewentualnego porozumienia, skutecznie burząc wszelkie szanse na pojednanie. Wzrosło poczucie zagrożenia wśród Burów w Transwalu i Oranii, które zaowocowało dynamicznym rozwojem zbrojeń, co z kolei budziło zaniepokojenie Wielkiej Brytanii.

Raid przyniósł też rozbudzenie radykalnych nastrojów nacjonalistycznych. Nie tylko w Transwalu, ale także w Kolonii Przylądkowej i Oranii, wywołał powszechne oburzenie. Jan Smuts wprost pisał, że działania Rhodesa przyczyniły się do obalenia „wałów nieufności”, dzielących Afrykanerów w koloniach i republikach. Obudziły świadomość narodo- wą i poczucie solidarności w obliczu zagrożenia brytyjską dominacją¹¹⁹. Nawet w Oranii, która do tej pory uchodziła za oazę tolerancji i współpracy między Afrykanerami i Brytyjczykami, pojawiły się antybrytyjskie nastroje, które ostatecznie przyczyniły się do dalszego zbliżenia tej republiki z Transwalem¹²⁰.

W samej Wielkiej Brytanii rajd również wywołał radykalizację nastrojów. Szczególną rolę odegrała tzw. „Depesza Krugerowska”, w której Wilhelm II gratulował Transwalowi pokonania Jamesona. Zostało to powszechnie odebrane jako wtrącanie się Niemiec w brytyjską strefę wpływów¹²¹. Zostały rozdmuchane obawy co do możliwego sojuszu

¹¹⁵ *Special Report from the Select Committee on British South Africa. Second Report. Transvaal. Reports from Select Committee on the Jameson Raid*, s. XI–XIII.

¹¹⁶ Patrz np.: H. R. Winkler, *Joseph Chamberlain and the Jameson Raid*, „American Historical Review” t. LIV, 1948/49, nr. 4, s. 841–849; J. S. Marais, op. cit., s. 64–95.

¹¹⁷ I. Smith, op. cit., s. 97–98.

¹¹⁸ P. Kruger, *Pamiętniki* t. II, s. 16–18; J. Rose Innes, op. cit., s. 128.

¹¹⁹ Zob. artykuły J. Ch. Smutsa opublikowane w początkach 1896 r. w „Ons Land” cyt. za: W. K. Hancock, J. van der Poel, *Selections from the Smuts Papers* t. I, Cambridge 1966, s. 103–115.

¹²⁰ Patrz np.: *Sir H. Robinson to Mr Chamberlain, 2nd Jan., 1896*, [w:] *South African Republic. Correspondence on the Subject*, s. 15, zob. także D. Reitz, *Commando, The Boer Journal of the Boer War*, London 1929, s. 11–14.

¹²¹ „The Times”, weekly edition, 10 stycznia 1896, s. 34.

Transwalu z Niemcami. Jednocześnie pojawiły się stwierdzenia o grożącym Anglii spisku afrykanerskim, który jakoby miał na celu wyparcie Wielkiej Brytanii z Południowej Afryki. Pogłoski te były zresztą często rozpowszechniane przez czynniki oficjalne¹²². To wszystko nie ułatwiało ewentualnego porozumienia.

Ze strony brytyjskiej rajd Jamesona należy uznać za koniec pewnej koncepcji polityki, prowadzonej od czasu konwencji w Londynie, która zakładała skłonienie Transwalu do uznania brytyjskiej supremacji poprzez działania o charakterze dyplomatycznym. Zakładała również oddanie znacznej części odpowiedzialności za realizację brytyjskiej polityki w tym regionie w ręce władz miejscowych samorządnych kolonii. Wobec niepowodzenia Londyn przejął bezpośrednią kontrolę nad polityką w Południowej Afryce. Przy tym często poświęcał lokalne interesy południowoafrykańskie na ołtarzu polityki ogólnoimperialnej. Polityka brytyjska stała się mniej elastyczna i trudniej było pozyskać dla niej poparcie miejscowych elit, zwłaszcza afrykanerskich.

W efekcie wspomnianych wyżej przemian, w długiej perspektywie rajd Jamesona okazał się być jedną z głównych przyczyn wybuchu wojny burskiej.

¹²² Zob. *Memorandum by Colonial Office Under-Secretary, Lord Selborne, 26 March 1896*, [w:] *The Crisis of British Power*, s. 34–37; patrz także.: W. B. Worsfold, *Lord Milner's Work in South Africa from its Commencement in 1897 to the Peace of Vereeniging*, London 1906, s. 118–121.