



KIINAN, JAPANIN VAI KUMMANKIN?

Shandongin rautatietä koskeneet sopimukset ja
neuvottelut vuosina 1914–1922

Henri Partanen
Pro gradu -tutkielma
Yleinen historia
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos
Humanistinen tiedekunta
Turun yliopisto
Huhtikuu 2021

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun alkuperäisyys on tarkastettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos

Humanistinen tiedekunta

PARTANEN, HENRI: Kiinan, Japanin vai kummankin? Shandongin rautatietä koskeneet sopimukset ja neuvottelut vuosina 1914–1922.

Pro gradu -tutkielma, 78 s.

Yleinen historia

Huhtikuu 2020

Tutkimuksen aiheena on Shandongin rautatietä koskeneet sopimukset ja neuvottelut vuodesta 1914 vuoteen 1922. Japani miehitti aiemmin Saksan hallinnassa olleen rautatien osana ensimmäistä maailmansotaa vuonna 1914. Tämän jälkeen pääasiassa Kiinan ja Japanin välillä tehtiin useita sopimuksia ja käytiin pitkiä neuvotteluja rautatietä koskien. Käsittely päätetään Washingtonin konferenssin yhteydessä vuonna 1922 tehtyyn sopimukseen, jossa sovittiin rautatien luovuttamisesta Kiinalle.

Tutkimuksessa pyritään vastaamaan siihen, miten rautatien asema muuttui käsitellyn ajanjakson aikana tehtyjen sopimusten myötä, mitkä Japanin tavoitteet rautatien suhteen olivat ja miten se niissä onnistui sekä miten käsitellyt sopimukset muuttivat Kiinan mahdollisuuksia saada rata itselleen ja hallinnoida sitä ilman ulkomaisen vaikutusvallan läsnäoloa. Tutkimuskysymyksiin vastataan analysoimalla lähilukuna alkuperäislähteinä käytetyistä sopimuskokoelmista ja pöytäkirjoista valikoituja osioita. Lisäksi sopimuksia kontekstoidaan aiheeseen liittyvän tutkimuskirjallisuuden avulla.

Sodan aikana rata oli käytännössä Japanin omistama, vaikka sen asema virallistettiin vasta Pariisin rauhankonferenssissa. Washingtonin sopimus muutti radan asemaa merkittävästi, kun rata luovutettiin Kiinalle, mutta Japanilla oli silti sillä vahva asema. Japanin tavoite vaihtui rautatien omistamisesta sen hallinnoimiseen yhdessä Kiinan kanssa yhteisyrityksen muodossa. Radan avulla se tavoitteli vahvempaa asemaa Kiinassa ja pääsyä hyödyntämään sen raaka-ainevarantoja. Se halusi myös asemalleen rautatiellä kansainvälisen tunnustuksen Näissä tavoitteissa se myös pääasiassa onnistui. Sodanaikaiset sopimukset tekivät Kiinan pyrkimyksistä saada rata itselleen vaikeampia, ja Versailles'n rauhansopimuksen jälkeen tavoite näytti lähes saavuttamattomalta. Washingtonin konferenssin ohessa käydyissä neuvotteluissa rata kuitenkin luovutettiin sille, tosin Japanilla oli jatkossakin Shandongin rautatiellä paljon vaikutusvaltaa.

Asiasanat: Kiina, Japani, Shandongin rautatie, sopimukset, neuvottelut, ensimmäinen maailmansota, 21 vaatimusta, Pariisin rauhankonferenssi, Washingtonin konferenssi

1. Johdanto	1
1.1 Shandongin rautatien vaiheet ja tutkimuskysymykset	1
1.2 Alkuperäislähteet	5
1.3 Tutkimuskirjallisuus	7
1.4 Shandongin rautatie ennen ensimmäistä maailmansotaa	10
2. Shandongin rautatien matka miehityksestä osaksi rauhansopimusta	15
2.1 Japanin sotatoimet ja rautatien miehitys	15
2.2 Kiinan ja Japanin sopimukset ennen Pariisin rauhankonferenssia	21
2.3 ”Shandongin kysymys” osana rauhansopimuksen neuvottelua	34
3. Washingtonin konferenssin ohessa käydyt Shandong-neuvottelut	45
3.1 Kohti Shandongin kysymyksen uudelleenkäsittelyä	45
3.2 Neuvottelijoiden eriävät näkemykset rautatien luovuttamisesta	50
3.3 Rautatiekysymys ajaa neuvottelut umpikujaan	57
3.4 Kompromissi löytyy tarkkailijoiden avulla	62
4. Loppuluku	70
Lähdeluettelo	74

1. Johdanto

1.1 Shandongin rautatien vaiheet ja tutkimuskysymykset

Syyskuussa 1914 Japanin sotilaat rantautuivat Kiinan Shandongin¹ provinssissa osana ensimmäistä maailmansotaa ja piirittivät Qingdaon² kaupungin, joka oli Saksalle Jiaozhoun lahdelta³ myönnetyn vuokra-alueen keskus. Lisäksi Japani miehitti Qingdaon ja Jinanin⁴ välillä kulkeneen, Saksan rakennuttaman Shandongin rautatien Kiinan julistamasta sotatoimialueesta ja diplomaattisista vastalauseista huolimatta. Koska suurin osa rautatiestä sijaitsi toistaiseksi puolueettoman Kiinan maaperällä, radan miehittäminen oli kyseenalaista. Japani kuitenkin jatkoi radan sekä Qingdaon hallussapitoa. Tammikuussa 1915 Kiina mitätöi sotatoimialueen, mitä Japani käytti verukkeena esittää sille myöhemmin kuuluisiksi tulleet 21 vaatimusta. Osa näistä koski Shandongin provinssia. Kiina pyrki viivyttämään neuvotteluja siinä toivossa, että länsimaat tekisivät tilanteessa intervention, mutta tämän osoittauduttua turhaksi taipui Japanin vaatimuksiin toukokuussa esitetyn uhkavaatimuksen jälkeen. Shandongia koskeneiden vaatimusten pohjalta tehdyssä sopimuksessa Kiina myöntyi siihen, että Japanilla olisi tulevassa rauhankonferenssissa vapaat kädet neuvotellessaan Saksan entisistä oikeuksista Shandongissa. Japani lupasi palauttaa Jiaozhoun vuokra-alueen Kiinalle myöhemmin, mutta Shandongin rautatien se aikoi pitää itsellään.

Japani jatkoi Qingdaon miehittämistä ja Shandongin rautatien hallinnointia, ja perusti Qingdaoon siviilihallinnon hoitamaan näihin liittyviä asioita. Lisäksi se tuki Kiinan senhetkistä hallitusta niin kutsutuilla Nishihara-lainoilla, ja vaati vastineeksi erityisoikeuksia Kiinassa. Kiina julisti Saksalle sodan myöhemmin, vuonna 1917, ja uskoi tämän kumonneen aiemmat Kiinan ja Saksan väliset sopimukset Shandongia koskien. Tästä syystä kiinalaiset odottivat, että Jiaozhoun lahti ja Shandongin rautatie luovutettaisiin Kiinalle Pariisin rauhankonferenssissa. Japani oli kuitenkin salassa sopinut

¹ Ennen tunnettu nimillä Shantung tai Schantung.

² Ennen tunnettu nimillä Tsingtao tai Tsingtau.

³ Ennen tunnettu nimillä Kiaochow'n tai Kiautschoun lahti.

⁴ Ennen tunnettu nimillä Tsinan, Chinan tai Tsinanfu.

muiden suurvaltojen, Yhdysvaltoja lukuun ottamatta, kanssa jo ennen konferenssia, että Saksan entiset oikeudet, mukaan lukien Shandongin rautatie, provinssissa luovutettaisiin sille. Lisäksi vuoden 1918 syyskuussa solmitussa salaisessa Nishihara-lainassa Kiinan hallitus oli myöntynyt Japanin ehtoihin Shandongin rautatietä koskien. Yksi näistä oli, että Japani ja Kiina hallinnoisivat rautatietä yhdessä. Japanin tavoite rautatien suhteen oli siis muuttunut. Tämä salainen sopimus teki konferenssiin osallistuneen kiinalaislähetystön tehtävän varmistaa Jiaozhoun ja Shandongin rautatie palautus Kiinalle lähes mahdottomaksi toteuttaa. Lopulta kotimaisen vastustuksen johdosta Kiina kieltäytyi allekirjoittamasta ehdotettua rauhansopimusta. Japani puolestaan lupautui säilyttämään Shandongissa ainoastaan Saksan aiemmat taloudelliset oikeudet.

Jännitteet Kiinan ja Japanin välillä niin kutsutun Shandongin kysymyksen⁵ johdosta jatkuivat seuraavat vuodet. Japani halusi avata kahdenkeskiset neuvottelut aiheesta, mutta Kiina kieltäytyi, koska se ei tunnustanut Japanilla olevan mitään oikeuksia Shandongissa. Yhdysvallat järjesti Washingtonissa marraskuusta 1921 alkaen konferenssin, jonka tarkoituksena oli rajoittaa laivastojen kilpavarustelua sekä keskustella itä-Aasiaan liittyvistä kysymyksistä. Kiinan edustajat olisivat halunneet Shandongin kysymyksen konferenssin asialistalle, mutta muut maat painostivat heidät neuvottelemaan japanilaislähetystön kanssa, Ison-Britannian ja Yhdysvaltojen asettamien tarkkailijoiden läsnä ollessa. Shandongin rautatie oli neuvottelujen vaikein aihe. Kiina halusi ostaa rautatien Japanilta käteismaksulla. Japanilaisneuvottelijat taas pyrkivät suostuttelemaan kiinalaiset lainasopimukseen, ja palkkaamaan japanilaisia virkamiestehtäviin lainanmaksun ajaksi. Japanin hallitus taas suhtautui lainaankin nihkeästi, ja lähtökohtaisesti halusi edelleen, että rataa hallinnoitaisiin yhdessä. Se painosti asiassa Kiinan hallitusta, joka maassa vallinneen poliittisen sekasorron ja sekavan viestintänsä johdosta hankaloitti kiinalaisneuvottelijoiden asemaan. Lopulta

⁵ Tätä nimeä käytetään puhuttaessa Pariisin rauhankonferenssissa alkaneesta ja Washingtonin konferenssiin päättyneestä kiistasta Kiinan ja Japanin välillä koskien Saksan entisiä oikeuksia provinssissa. Englanniksi Shandong Question tai Shandong Problem.

neuvottelut keskeytettiin, koska neuvottelijat eivät löytäneet molemmille osapuolille sopivaa kompromissia. Ison-Britannian ja Yhdysvaltojen edustajien täytyi epävirallisesti viedä neuvotteluja eteenpäin, jotta ratkaisu lopulta löydettiin ja asiasta päästiin sopuun. Lopulta Kiina maksamaan velkakirjojen muodossa, joiden kesto oli Japanin alkuperäistä lainaehdotusta lyhyempi, ja työllisti kaksi niistä kolmesta virkamiehestä, jotka Japani halusi. Sopimusta ei kummassakaan maassa pidetty suurena onnistumisena. Kuitenkin Japani sai jossain määrin säilytettyä vaikutusvaltansa rautatiellä, ja Kiina sai havittelemansa radan haltuunsa.

Tässä tutkimuksessa tarkastellaan Shandongin rautatien vaiheita kolmen tutkimuskysymyksen kautta. Ensimmäinen niistä on, mitä käsitellyt sopimukset tarkoittivat rautatien aseman kannalta? Miten ne muuttivat voimasuhteita rautatiellä ja radan omistajuutta? Tähän kysymykseen vastaamalla nähdään hyvin selkeästi, mitä käsitellyt sopimukset käytännössä tarkoittivat Shandongin rautatien suhteen. Toinen käsiteltävä kysymys on, mitkä Japanin tavoitteet rautatiellä olivat käsiteltävänä ajanjaksona, ja miten se niissä onnistui? Tämän tutkimuskysymyksen nähdään mihin Japani sopimuksilla pyrki, ja mitä mahdollisia muutoksia sen tavoitteissa oli. Kolmas tutkimuskysymys on, miten sopimukset muuttivat Kiinan mahdollisuuksia saada rata itselleen ja hallinnoida sitä ilman ulkomaisen vaikutusvallan vaikutusta? Kiina ei ollut ennen käsiteltyä ajanjaksoa koskaan omistanut rataa. Kun Saksan asema radalla poistettiin, Kiina halusi ennemmin, että rata luovutettaisiin sille, kuin että Japani ottaisi sen haltuunsa. Tämän tutkimuskysymyksen avulla nähdään, miten Kiinan mahdollisuudet tämän tavoitteen saavuttamiseen muuttuivat käsiteltävänä ajanjaksona.

Näitä tutkimuskysymyksiä lähestytään alkuperäislähteiden tarkkaan lähilukuun perustuvalla laadullisella analyysillä. Laadullinen analyysi sopii tähän tutkimukseen määrällistä paremmin, koska käsiteltäviä sopimuksia on vähän ja niiden sisältö ei ole suoraan verrannollista keskenään. Alkuperäislähteistä on valittu lukuprosessin avulla tutkimukselle relevantit osuudet, ja niitä tarkastelemalla pyritään vastaamaan esitettyihin tutkimuskysymyksiin. Lisäksi tätä alkuperäislähteiden tutkimusta tuetaan

aiheeseen liittyvällä tutkimuskirjallisuudella. Sen avulla kontekstoidaan alkuperäislähteiden sisältöä käsitellyn ajanjakson tapahtumiin, ja samalla täydennetään käsittelyä sellaisten aiheiden osalta, joita alkuperäislähteet eivät riittävän kattavasti tuo esille. Tutkimuksessa esitetyjä huomioita sopimuksista myös verrataan tutkimuskirjallisuudessa esitettyihin näkemyksiin.

Tutkimus etenee kronologisesti. Ensimmäisenä käsitellään Japanin sotatoimet Shandongissa, Shandongin rautatien miehitys sekä siihen liittyneet neuvottelut. Seuraavaksi otetaan esille Japanin Kiinalle esittämät 21 vaatimusta sekä niiden pohjalta tehty Shandongia koskenut sopimus. Tämän jälkeen käsitellään vuoden 1918 syyskuussa tehty salainen rautatielaina sekä Pariisin rauhankonferenssi. Lopulta käydään läpi Washingtonin konferenssin aikana käydyt neuvottelut Shandongin rautatien luovuttamisesta Kiinalle sekä niiden lopputulos. Käsiteltävään ajanjaksoon sisältyvät tapahtumat ovat olleet monisyisiä ja merkittäviä sekä Kiinalle että Japanille monella tapaa niin sisä- kuin ulkopoliittisesti. Tutkimuksen aiheesta johtuen niitä käsitellään vain siinä määrin, kuin ne olivat merkityksellisiä Shandongin rautatien kannalta. Osissa tutkimusta viitataan erikseen Pekingin sekä sen kanssa kilpailleeseen Kantonin hallitukseen. Muuten Kiinan hallituksesta puhuttaessa tarkoitetaan nimenomaan Pekingissä toiminutta hallitusta, sillä se tunnustettiin kansainvälisesti Kiinan lailliseksi hallitukseksi.

Tutkimuksessa esiintyvistä kiinalaisista ja japanilaisista henkilö- ja paikannimistä käytetään ensisijaisesti niiden yleisintä nykyaikaista translitteraatiota latinalaisille aakkosille. Tutkimuksen käsittelemän ajanjakson aikana käytössä olleet translitteraatiot nimistä ilmoitetaan mahdollisuuksien mukaan alaviitteissä, kun nimi esiintyy ensimmäisen kerran. Näin parannetaan lukijan mahdollisuuksia halutessaan etsiä tietoa käsitellyistä henkilöistä ja paikoista, niin nykyaikaisista tietokannoista ja tutkimuksesta kuin alkuperäisestä lähdeaineistosta. Kiinalaisten ja japanilaisten henkilöiden nimissä sukunimi esiintyy ennen etunimeä, lukuun ottamatta niitä kiinalaisia, jotka käyttivät länsimaista nimeä.

1.2 Alkuperäislähteet

Tässä tutkimuksessa käytetään pääasiallisina alkuperäislähteinä John V.A. MacMurrayn toimittamaa sopimuskokoelmaa *Treaties and agreements with and concerning China 1894–1919*⁶ sekä sen pohjalta koottua kokoelmaa *Shantung : Treaties and Agreements*⁷. Lisäksi käytetään Kiinan lähetystön pöytäkirjoja sen neuvotteluista Japanin lähetystön kanssa, *Conversations between Chinese and Japanese representatives in regard to the Shantung Question. Prepared by the Chinese delegation*⁸. Näiden lisäksi täydentäviä tietoja kerätään Kiinan lähetystön Pariisin rauhankonferenssia varten julkaisemasta dokumentista *The claim of China for direct restitution to herself of the leased territory of Kiaochow, the Tsingtao-Chinan railway and other German rights in respect of Shantung province*⁹ sekä Ison-Britannian ulkoministeriön itselleen konferenssia varten teettämästä dokumentista *Kiaochow and Weihaiwei*.

Ammattidiplomaattina sekä Kiinassa että Japanissa työskennellyt MacMurray toimi näiden kahden välisissä Washington-neuvotteluissa Yhdysvaltojen tarkkailijana.¹⁰ MacMurrayn kokoama *Treaties and agreements with and concerning China 1894–1919* julkaistiin vuonna 1921, ja se sisältää valtavan määrän Kiinaa koskevia sopimuksia. Enimmäkseen tähän teokseen pohjautuen Carnegie Endowment for International Peace julkaisi samana vuonna sopimuskokoelman *Shantung : Treaties and Agreements* nimenomaan Shandongin kysymystä ja Washingtonin konferenssia ajatellen.¹¹ Molempia näistä sopimuskokoelmista käytetään tässä tutkimuksessa. *Shantung : Treaties and agreements* saa kuitenkin etusijan tilanteissa, joissa molemmista kokoelmista löytyy sama sopimus, sillä se on koottu myöhemmin ja nimenomaan Shandongin kysymystä silmällä pitäen. Vaikka kokoelmista näkee lopputuloksen siitä, mitä on sovittu, ne eivät yleensä tarjoa juurikaan tietoa neuvotteluprosesseista, joilla

⁶ Lyhennetään tästä eteenpäin muotoon *Treaties with and concerning China*.

⁷ Tästä eteenpäin muodossa *Shantung Treaties and Agreements*.

⁸ Lyhennetään tästä eteenpäin muotoon *Chinese minutes*.

⁹ Lyhennetään tästä eteenpäin muotoon *The claim of China for direct restitution*.

¹⁰ Beniard 2011, 100, 284.

¹¹ Note, *Shantung Treaties and Agreements*, vi.

siihen on päädytty. Vain kun neuvotteluja on käyty noottien tai vastaavien kirjallisten dokumenttien välityksellä on neuvotteluprosessi joissain tapauksissa näkyvissä kokoelmissa. Tästä syystä näitä käytyjä neuvotteluja koskevia aukkoja on jouduttu täydentämään tutkimuskirjallisuuden avulla. Kokoelmien sisältämät dokumentit on pääasiassa käännetty englanniksi alkuperäiskielistään. Käännökset on tehty diplomatian asiantuntijoiden toimesta, joten ei ole syytä olettaa niiden asiasisällön muuttuneen.¹²

Washingtonin konferenssin aikaisten neuvottelujen lähteenä toimii Kiinan lähetystön tekemät pöytäkirjat neuvotteluista, *Conversations between Chinese and Japanese representatives in regard to the Shantung Question. Prepared by the Chinese delegation*. Saatavilla on myös Japanin lähetystön pidemmät pöytäkirjat, *Conversations between Chinese and Japanese representatives in regard to the Shantung Question. Minutes prepared by the Japanese delegation*. Pöytäkirjat on tehty puolueettomien tarkkailijoiden läsnä ollessa ja julkaistiin Yhdysvaltojen valtiollisen painotalon toimesta. Ei ole siis syytä olettaa niiden asiasisällön eroavan merkittävästi toisistaan, varsinkaan mistään tahallisesta syystä. Niiden vertailu ei ole tarpeellista tutkimuskysymyksiin vastaamista varten, joten japanilaislähetystön pöytäkirjat on jätetty käsittelemättä. Pöytäkirjoista näkee selkeästi, mitä neuvottelutilaisuuksien aikana käsiteltyihin aiheisiin liittyen on keskusteltu. Muista neuvottelujen aikaisista tapahtumista niistä ei juurikaan saa tietoa, vaikka näillä lopulta oli ratkaiseva rooli rautatietä koskevien neuvottelujen onnistumiselle. Ne on myös kirjoitettu melko neutraaliin asiatyyliin, mikä ei aina välttämättä vastaa neuvottelujen todellista ilmapiiriä. Täytyy myös ottaa huomioon, että neuvotteluihin osallistuvan lähetystön tekeminä pöytäkirjoina ne ovat erilaisia kuin tarkkailijoiden muistiinpanot, jotka eivät valitettavasti ole saatavilla. Neuvottelut Kiinan ja Japanin lähetystöjen välillä käytiin englanniksi, joten käännösongelmaa näissä dokumenteissa ei ole.

Kuten edellä todettiin, Kiinan lähetystö Pariisin rauhankonferenssiin julkaisi dokumentin *The claim of China for direct restitution to herself of the leased territory of Kiaochow*.

¹² Editor's Preface, *Treaties with and concerning China*, xvi.

Siinä lähetystö argumentoi, miksi Jiaozhoun vuokra-alue tuli palauttaa Kiinalle sen sijaan, että se luovutettaisiin Japanille. Tästä syystä lähde soveltuu lähinnä Kiinan näkemysten analysointiin konferenssia edeltäneiden tapahtumien ja Shandongin kysymyksen suhteen. Asiat on esitetty siinä niin puolueellisesti, että neutraalina tietolähteenä sitä ei voi pitää. Siihen sisältyi liitteenä joitain Kiinan ja Japanin välisiin sodanaikaisiin neuvotteluihin liittyviä dokumentteja, joihin tutkimuksessa on myös viitattu. Ison-Britannian ulkoministeriön alaisuudessa tehty Shandongissa olevia vuokra-alueita käsittelevä *Kiaochow and Weihaiwei* palveli erilaista tarkoitusta. Se oli osa sarjaa dokumentteja, jotka toimivat tietolähteenä maan edustajille rauhankonferenssissa. Tästä syystä siinä on pyritty neutraalimpaan ilmaisuun ja tarkkuuteen. Virheiden mahdollisuutta ei kuitenkaan voi jättää huomiotta.

1.3 Tutkimuskirjallisuus

Shandongin kysymyksestä ja siihen liittyvistä tapahtumista on tehty paljon tutkimusta. Japanin sotatoimet Shandongissa ovat jääneet vähemmälle huomiolle, mutta esimerkiksi 21 vaatimusta, Pariisin rauhankonferenssi ja Washingtonin konferenssi ovat tapahtumisestaan saakka olleet tutkijoiden mielenkiinnon kohteena. Nimenomaan Shandongin rautatiehen keskittyvää tutkimusta aiheesta ei kuitenkaan vielä juurikaan ole. Suurin osa Shandongin kysymystä käsittelevästä tutkimuskirjallisuudesta sivuuttaa tai käsittelee rautatien hyvin pintapuolisesti. Näin siitä huolimatta, että on viitteitä siitä, että rautatien hallintaa pidettiin äärimmäisen tärkeänä sekä Kiinan että Japanin päättäjien keskuudessa. Tämä avaa tälle tutkimukselle mahdollisuuden tarkastella näitä tapahtumia, neuvotteluja ja sopimuksia sellaisesta näkökulmasta, jota ei ole vielä tarpeeksi hyödynnetty. Tätä tarkoitusta varten on hyödynnetty monia eri aiheita käsittelevää tutkimuskirjallisuutta, joista tärkeimmät esitellään alla.

Charles Stephenson on kirjoittanut teoksen Japanin hyökkäyksestä Qingdaoon ensimmäisen maailmansodan aikana, *The Siege of Tsingtau : The German-Japanese War 1914*.¹³ Teoksessa Stephenson kertoo seikkaperäisesti Japanin sotatoimista

¹³ Stephenson 2017.

Shandongissa. Näitä tietoja käytetään käsiteltäessä Shandongin rautatien miehitystä koskevia neuvotteluja. Stephensonin toista teosta *Germany's Asia-Pacific Empire : Colonialism and Naval Policy, 1885–1914* on käytetty johdannossa lyhyesti käsitellyn Saksan vuokra-ajan lähteenä.¹⁴

W.G. Beasley'n teos *Japanese Imperialism, 1894–1945* on kunnianhimoinen selvitys Japanin keisarikunnan kasvusta, kehityksestä ja sortumisesta.¹⁵ Beasley keskittyy Japanin teollisuuden kasvun ja imperiumin laajenemisen väliseen yhteyteen. Tähän työhön Beasley'n tutkimus tarjoaa näkökulman Japanin sisäiseen päätöksentekoon ja tavoitteisiin Kiinan-politiikassaan. Näin on helpompi ymmärtää, mihin se pyrki Shandongin rautatietä koskeneissa sopimuksissa ja neuvotteluissa. Myös taloudellinen näkökulma on tärkeä Japanin motiiveja pohdittaessa. Tämän työlle tarjoaa Wolfgang Bauerin artikkeli *The Trade Development of Tsingtao under Japanese Management 1914–1922*, jossa hän arvioi Qingdaon valtausta ja japanilaismiehitystä taloudellisesta näkökulmasta.¹⁶

Nimensä mukaisesti Kawamura Norikon teos *Turbulence in the Pacific : Japanese-U.S. Relations During World War I* käsittelee Japanin ja Yhdysvaltain välisiä suhteita ensimmäisen maailmansodan aikana.¹⁷ Suuri osa maiden sodanaikaisesta diplomatiasta koski Kiinaa koskevia kysymyksiä, joten Kawamura tarjoaa oman näkökulmansa myös Kiinan ja Japanin välisiin neuvotteluihin sodan aikana.

Vaikka Elisabeth Köllin artikkeli *Chinese Railroads, Local Society, and Foreign Presence: The Tianjin-Pukou Line in pre–1949, Shandong* nimensä mukaisesti keskittyy Shandongin rautatien läheisyydessä sijainneeseen Tianjin-Pukou -rataan, siitä löytyy paljon myös tälle tutkimukselle arvokasta tietoa Shandongin rataa liittyen.¹⁸ Kaikesta työssä

¹⁴ Stephenson 2009.

¹⁵ Beasley 1991.

¹⁶ Bauer 1994.

¹⁷ Kawamura 2000.

¹⁸ Köll 2015.

käytetystä tutkimuskirjallisuudesta Köllillä on selkeästi kattavimmat tekniset ja tilastolliset tiedot Shandongin rautatiestä ja sen toiminnasta.

Kiinalla oli tutkimuksessa käsiteltynä ajanjaksona huomattavan paljon ulkomaista velkaa. Chen Zhengping käsittelee aihetta kirjassaan *Brief History of Foreign Debt in China*.¹⁹ Tälle työlle merkittävä on Japanin Kiinalle myöntämiä, niin kutsuttuja Nishihara-lainoja käsittelevä osio. Chen ottaa aiheesta esille lukuisia yksityiskohtia, jotka muussa Kiinan ja Japanin välisiä sopimuksia käsittelevässä tutkimuskirjallisuudessa jätetään vähälle huomiolle.

Kiinan näkökulmaa ensimmäisestä maailmansodasta ja osallistumisesta Pariisin rauhankonferenssiin avaa Christopher Arnanderin ja Frances Woodin teos *Betrayed Ally : China in the Great War*.²⁰ Kirjoittajat pyrkivät osoittamaan ympärysvaltujen pettäneen Kiinan, viitaten tällä Shandongin kysymykseen. Teokseen sisältyy yksityiskohtainen kuvaus Shandongia koskeneista neuvotteluista Pariisin rauhankonferenssissa, joka pohjautuu niihin osallistuneen ranskalaisen kääntäjän muistiinpanoihin. Tätä kuvausta on hyödynnetty tässä tutkimuksessa aihetta käsiteltäessä.

Vahvasti yhdysvaltalaisesta näkökulmasta Shandongin kysymystä käsittelee Bruce Elleman teoksessa *Wilson and China: a Revised History of the Shandong Question*.²¹ Hän pyrkii todistamaan Arnanderista ja Woodista poiketen vääräksi myytin, jonka mukaan Yhdysvaltojen presidentti Woodrow Wilson olisi pettänyt Kiinan Shandongia koskevilla neuvotteluilla Pariisin rauhankonferenssissa. Samalla hän käsittelee Kiinan ja Japanin välistä diplomatiaa laajemmalla ajalla, ja rauhankonferenssin lisäksi Ellemanin teos korostuu 21 vaatimuksen pohjalta käytyjä neuvotteluja käsiteltäessä.

Jonathan Clementsin ja Alan Sharpin kirja *Wellington Koo : China* on kiinalaisen diplomaatin V. K. Wellington Koon elämäkerta.²² Koon merkitys tässä tutkimuksessa rajoittuu Pariisin ja Washingtonin konferensseissa avainneuvottelijana toimimiseen, ja

¹⁹ Chen 2014.

²⁰ Arnander ja Wood 2016.

²¹ Elleman 2015.

²² Clements ja Sharp 2008.

Clements ja Sharpin työ on tärkeässä osassa niitä käsiteltäessä. He ovat kuitenkin Koon elämää läpi käydessään esittäneet mielenkiintoisia huomioita myös muista käsiteltävän ajanjakson tapahtumista, ja niitä on otettu valikoiden mukaan.

Washingtonin konferenssin aikana käytyjä neuvotteluja käsiteltäessä tukeudutaan vahvasti Michel Beniardin väitöskirjaan *The Far Eastern question at the Washington Conference (1921–1922) with an outline of its implications for internal politics in China*, osin pakon sanelemana.²³ Beniard käsittelee myös ne virallisten neuvottelujen ulkopuolella käydyt rautatietä koskeneet keskustelut, joita alkuperäislähteenä käytetyissä pöytäkirjoissa ei mainita. Koska nämä epäviralliset neuvottelut olivat merkittävässä roolissa kompromissiratkaisun saavuttamisessa, niitä ei voi jättää huomiotta tässä tutkimuksessa. Lisäksi Beniard ottaa esille monia muita konferenssiin ja sen taustatekijöihin liittyviä yksityiskohtia.

1.4 Shandongin rautatie ennen ensimmäistä maailmansotaa

Marraskuun alussa vuonna 1897 kaksi saksalaista lähetystyöntekijää murhattiin itäisessä Kiinassa sijaitsevassa Shandongin provinssissa. Tämä välikohtaus tarjosi verukkeen sotilaalliselle toiminnalle Kiinaa vastaan, ja Saksa lähetti kolme sotalaivaa Jiaozhoun lahdelle. Näiden miehistöt ottivat Qingdaon kaupungin verettömästi haltuunsa 14. marraskuuta.²⁴ Miehistyksen jälkeen Saksan keisari Wilhelm II lähetti lahdelle vahvistuksia, eikä uskonut Kiinan aloittavan sotaa voimanpuutteensa vuoksi.²⁵ Kiina tosiasiaa harkitsi sotaa, mutta päätyi odottamaan, että muut suurvallat auttaisivat sitä painostamaan saksalaiset perääntymään. Tämä osoittautui virheeksi, sillä tätä tukea se ei saanut.²⁶ Usean kuukauden neuvoteltuaan Kiina ja Saksa allekirjoittivat selkkauksen päättäneen vuokrasopimuksen 6. maaliskuuta 1898. Saksalle vuokrattiin Jiaozhoun lahti ja Qingdao 99 vuodeksi. Lisäksi sopimuksessa määriteltiin 50 kilometriä leveä erityisalue lahden ympärillä, jolla Saksan sotilaat saivat kulkea vapaasti.

²³ Beniard 2011.

²⁴ Stephenson 2009, 19, 23; van Dijk, 2015, 302.

²⁵ Stephenson 2009, 25.

²⁶ Xiang 2002, 69.

Alueen vuokraamista perusteltiin sopimuksessa Saksan tarpeella satamalle Kiinan rannikolla.²⁷ Vuokra-alueiden hankkiminen oli tyypillinen tapa suurvalloille hallita avainkohteita Kiinasta. Termille vaaditaan kuitenkin laaja määritelmä, jotta niistä voidaan puhua vuokra-alueina, sillä tyypillisesti Kiina ei saanut niistä rahallista korvausta.²⁸

Sopimus ei kuitenkaan päättynyt vuokra-alueen määrittämisen, vaan lisäksi Saksa sai mittavat rautatie- ja kaivosoikeudet Shandongin provinssissa. Saksa sai oikeudet kahden rautatielinjan rakentamiseen: ensimmäinen kulkisi Qingdaosta Weifangin²⁹ kautta Jinaniin, ja kun tämä oli rakennettu, Saksalla olisi lupa jatkaa rataa Shandongin rajalle.³⁰ Tämä rata tunnettiin myöhemmin Shandongin rautatienä. Toisen radan suunniteltiin myös kulkevan Qingdaosta Jinaniin, mutta Linyin³¹ kautta. Tätä rataa Saksa ei kuitenkaan koskaan rakentanut.³² Näiden rautateiden molemmin puolin Saksa sai oikeuden harjoittaa kaivostoimintaa 15 kilometrin etäisyydeltä.³³ Saksa ei aikonut rajoittaa vaikutusvaltaansa vain vuokra-alueen sisäpuolelle. Rautatien, joka yhdistäisi Qingdaon provinssin sisämaahan, rakentamisen ja hiilikaivosten avaamisen oli tarkoitus luoda sille taloudellinen, kulttuurinen ja poliittinen etupiiri Shandongin provinssissa.³⁴

Vuokrasopimuksessa määriteltiin, että rautateiden rakentamista varten perustettaisiin kiinalaissaksalainen yhtiö, johon molempien maiden kansalaiset voisivat vapaasti sijoittaa. Myös kaivostoimintaan voisivat sijoittaa sekä kiinalaiset että saksalaiset. Tätä järjestelyä pidettiin arkaluonteisena, kuten myös Steinmetz ottaa esille, sillä sopimuksessa painotettiin kyseessä olevan puhtaasti kaupallinen järjestely, eikä yritys kaapata laittomasti maata Kiinalta.³⁵ Saksan hallitus ja siirtomaahallinto muodostivat

²⁷ Convention respecting the lease of Kiaochow, *Shantung Treaties and Agreements*, 1-3.

²⁸ Strauss 2015, 15, 25.

²⁹ Ennen tunnettu nimellä Weihsien.

³⁰ Convention respecting the lease of Kiaochow, *Shantung Treaties and Agreements*, 4.

³¹ Ennen tunnettu nimellä Ichowfu.

³² van Dijk, 2015, 309.

³³ Convention respecting the lease of Kiaochow, *Shantung Treaties and Agreements*, 4.

³⁴ Mühlhahn 2012, 38-39; Stephenson 2009, 34.

³⁵ Convention respecting the lease of Kiaochow, *Shantung Treaties and Agreements*, 4-5; Steinmetz 2007, 436.

kaksi syndikaattia näiden rautatie- ja kaivosoikeuksia hyödyntävien yhtiöiden perustamista varten. Nämä syndikaatit keräsivät kokoon pääoman yhtiöitä varten.³⁶ Shandongin Rautatieyhtiö ja Shandongin Kaivosyhtiö³⁷ perustettiin 1. kesäkuuta 1899. Saksa käski Rautatieyhtiötä radan rakentamista valmistellessa määrittämään parhaat mahdolliset yhtymäkohdat alueen tärkeimpiin hiilikenttiin. Tästä huomaa, kuinka toisiinsa kietoutuneita Saksan tavoitteet rautatie- ja kaivostoiminnassa olivat.³⁸

Radan rakentaminen kohtasi kuitenkin haasteita alusta lähtien. Provinssin väestö oli tyytymätön niin Qingdaon miehitykseen kuin Saksan rautatiehankkeeseen. Saksan siirtomaahallinto vastasi paikallisen väestön vastustukseen usein väkivaltaisesti. Kiinan hallitus oli voimaton estämään Saksan toimia, mikä vain lisäsi tavallisen väestön vastenmielisyyttä tilannetta kohtaan.³⁹ Shandongin kuvernööri Yuan Shikai pyrki tietoisesti liennyttämään tilannetta, sillä levottomuudet uhkasivat yhteiskuntajärjestystä koko provinssissa.⁴⁰ Tämä johti Yuan Shikain ja Rautatieyhtiön johdon sopimaan rautatietä koskevista säädöksistä maaliskuun 21. päivä 1900 allekirjoitetussa sopimuksessa⁴¹. Säännösten virallisena tarkoituksena oli välttää häiriöt rautatien rakentamisen aikana ja säilyttää ystävälliset välit provinssin asukkaiden ja Rautatieyhtiön välillä.⁴² Yllättäen jo tässä dokumentissa mainittiin mahdollisuus, että Kiina ottaisi radan tulevaisuudessa hallintaansa. Siitä tosin todettiin vain, että tämä olisi aihe tuleville neuvotteluille. Tämä kuitenkin osoittaa, että järjestelyjen Rautatieyhtiön suhteen ei odotettu olevan pysyviä. Mahdollisesti Saksa piti rautatien myymistä Kiinalle vaihtoehtona vakiinnutettuaan taloudellisen asemansa Shandongissa. Toistaiseksi

³⁶ Mühlhahn 2013, 111.

³⁷ Yhtiöiden saksankieliset nimet olivat Schantung Eisenbahn Gesellschaft, jota kutsutaan tästä eteenpäin Rautatieyhtiöksi, ja Schantung Bergbau Gesellschaft.

³⁸ Charter of Schantung Eisenbahn Gesellschaft, *Shantung Treaties and Agreements*, 32-33.

³⁹ Xiang 2002, 71, 110-111.

⁴⁰ Mühlhahn 2012, 47-48.

⁴¹ Kaivostoimintaa varten tehtiin samankaltainen sopimus. Ks. Regulations for Mining in Shantung, *Shantung Treaties and Agreements*, 41-45.

⁴² Regulations for the Kiaochow-Tsinanfu Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 27.

Rautatieyhtiön sovittiin kuitenkin olevan täysin saksalaisten hallinnoima kiinalaisten pienestä omistusosuudesta johtuen.⁴³

Rakentamista häiritsevät levottomuudet eivät tästä huolimatta päättäneet sopimuksen solmimiseen, ja työt radalla jouduttiin myös välillä keskeyttämään käynnissä olleen boksarikapinan⁴⁴ seurauksena.⁴⁵ Rautatie Qingdaosta Jinaniin valmistui ongelmista huolimatta 1. kesäkuuta 1904. kokonaispituudeltaan se oli 435 kilometriä, johon sisältyi 40 kilometrin haara Boshanin hiilikentille. Vuoden 1905 aikana sillä kuljetettiin 280 tuhatta tonnia tavaraa ja yli 750 tuhatta matkustajaa.⁴⁶ Vuonna 1913 tämä oli kasvanut jo yli 940 tuhanteen tonniin tavaraa sekä 1,3 miljoonaan matkustajaan.⁴⁷ Kaivosoikeusvyöhyke Shandongin rautatien ympärillä osoittautui todella merkittäväksi. Valmistunut rautatie kulki kartoitettujen hiiliesiintymien ohi tarpeeksi läheltä, jotta ne sisältyivät kaivosoikeuksiin. Jo tämä lisäsi Saksan vaikutusvallan alueella moninkertaiseksi.⁴⁸

Vuonna 1905 Saksa ja Kiina solmivat sopimuksen saksalais-sotilaiden vetäytymisestä Jiaozhoun⁴⁹ ja Gaomin⁵⁰ kaupungeista, joihin Saksa oli perustanut parakit boksarikapinan kukistamisen yhteydessä.⁵¹ Sopimuksen allekirjoittamisesta eteenpäin paikalliset kiinalaisviranomaiset ja poliisi olivat vastuussa rautatien suojelusta.⁵² Kiinalaisten tehokas radan suojeleminen vähensi saksalaisten tarvetta huolehtia radasta, ja vuodesta 1906 eteenpäin koko rataa suojelivat kiinalaiset poliisit.⁵³ Kun Saksa

⁴³ Regulations for the Kiaochow-Tsinanfu Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 27, 30-31.

⁴⁴ Boksarikapina oli käynnissä vuoden 1899 marraskuusta vuoden 1901 syyskuuhun. Boksarit vannoiivat uskollisuutta Qing-dynastialle ja pyrkivät ajamaan ulkomaalaiset pois Kiinasta. Iso-Britannia, Venäjä, Japani, Ranska, Saksa, Yhdysvallat, Italia ja Itävalta-Unkari lähettivät Kiinaan yhteisen sotilasretkikunnan, joka kukisti kapinan.

⁴⁵ Mühlhahn 2014, 138.

⁴⁶ Stephenson 2009, 34-35.

⁴⁷ *Kiaochow and Weihaiwei*, 10.

⁴⁸ Wu 2015, 149.

⁴⁹ Jiaozhoun kaupunki ei nimestään huolimatta ollut osa Jiaozhoun lahden vuokra-alueetta.

⁵⁰ Ennen tunnettu nimellä Kaomi.

⁵¹ Mühlhahn 2014, 139; Steinmetz 2007, 457.

⁵² Agreement for Withdrawal of German Troops from Kiaochow and Kaom, *Shantung Treaties and Agreements*, 7-8.

⁵³ Bauer 1994, 163.

myöhemmin neuvotteli Qingdaon ja Linyin välillä rakennettavan radan rakennusoikeutensa hyödyntämisestä, Kiina vastusteli ja vaati, että uudet rautatiet Shandongissa tulisivat olemaan Kiinan hallituksen hallinnassa.⁵⁴ Asiasta neuvoteltiin pitkään, ja tehdyssä sopimuksessa päätettiin, että Kiina rakennuttaisi Gaomista Linyin kautta Tianjin-Pukou⁵⁵ -rataan⁵⁶ yhdistyvän rautatien, sekä Jinanista lähtevän radan, joka yhdistyisi Peking-Hankou⁵⁷ -rataan⁵⁸ jossain Xingtai⁵⁹ ja Xinxiangin⁶⁰ välissä. Kiina uskoisi rakennustyön saksalaiselle rakennusfirmalle, jonka se saisi itse valita Saksan tarjoamista vaihtoehdoista.⁶¹

Nämä radat jäivät kuitenkin Saksalta rakentamatta, sillä ensimmäinen maailmansota alkoi pian sopimuksen ratifiointin jälkeen. Toteutuessaan nämä laajennukset olisivat tarjonneet merkittäviä etuja Saksan kaupankäynnille Kiinassa.⁶² Sodan aikana Saksa menetti vuokra-alueensa Jiaozhoun lahdelta sekä Shandongin rautatien, ja sen asema Kiinassa mureni. Lyhyenä vuokra-aikanaan Saksa oli kyllä onnistunut osassa tavoitteistaan: se oli saanut sataman Itä-Aasian laivastolleen ja laivojen käyttöön hiiltä, jota kuljetettiin rautatiellä, joka aukaisi tien Kiinan sisämaan taloudelliseen hyödyntämiseen.⁶³ Siirtomaa ei kuitenkaan koskaan maksanut itseään takaisin, vaan vuosi vuodelta imi rahaa Saksan laivastobudjetista.⁶⁴ Shandongin rautatie ja Qingdao olivat tästä huolimatta taloudellisesti merkittäviä, ja olivat Japanin kohde kun se pyrki sodan avulla lisäämään vaikutusvaltaansa Kiinassa.

⁵⁴ *Kiaochow and Weihaiwei*, 11, 13.

⁵⁵ Ennen tunnettu nimellä Pukow.

⁵⁶ Tämä oli Kiinan rakentama rata, joka rahoitettiin Ison-Britannian ja Saksan myöntämällä rautatielainalla.

⁵⁷ Ennen tunnettu nimellä Hankow.

⁵⁸ Kiina osti tämän radan belgialaiselta yhtiöltä vuonna 1909.

⁵⁹ Ennen tunnettu nimillä Shunde tai Shunteh.

⁶⁰ Ennen tunnettu nimellä Sinsiang.

⁶¹ Exchange of Notes embodying an Agreement for the Construction of a Railway from Kaomi to Hanchuang, and of the so-called Tsinanfu-Shuntehfu Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 63.

⁶² *Kiaochow and Weihaiwei*, 12.

⁶³ Stephenson 2009, 36.

⁶⁴ Stephenson 2009, 44.

2. Shandongin rautatien matka miehityksestä osaksi rauhansopimusta

2.1 Japanin sotatoimet ja rautatien miehitys

Ensimmäinen maailmansota alkoi 28. heinäkuuta 1914, kun Itävalta-Unkari julisti sodan Serbialle. Erinäisten liittolaissuhteiden myötä Euroopan suurvallat liittyivät sotaan lyhyessä ajassa. Kiina julistautui konfliktissa puolueettomaksi 6. elokuuta.⁶⁵ Japanille, joka oli ympärysvaltioihin kuuluneen Ison-Britannian liittolainen, sota taas näyttäytyi harvinaislaatuiseina tilaisuutena laajentaa vaikutusvaltaansa Kiinassa. Se oli pelännyt uuden tasavaltalaishallituksen johtaman Kiinan luisuvan poliittiseen kaaokseen Qing-dynastian⁶⁶ vuonna 1912 kaataneen vallankumouksen jälkimainingeissa. Jos tämä uusi hallitus romahtaisi, Japani johtajat pitivät mahdollisena, että eurooppalaiset suurvallat jakaisivat koko maan omiin etupiireihinsä suojellakseen investointejaan maassa. Tämä sulkisi Japanin pois kaupankäynnistä ja luonnonvarojen hyödyntämisestä Kiinassa. Japanin hallitus pohti, miten se turvaisi kasvavalle teollisuudelleen tärkeän hiilen ja raudan saannin Kiinasta.⁶⁷

Japanin päättäjien keskuudessa vallitsi kaksi koulukuntaa Kiinaa koskevassa päätöksenteossa, kuten Beasley ottaa esille. Osa Japanin päättäjistä halusi tehdä yhteistyötä muiden suurvaltojen kanssa. Tämän ajateltiin parhaiten turvaavan Japanin taloudelliset edut Kiinassa. Toisen koulukunnan mukaan Japanin tulisi suojella Kiinassa myös strategisia etujaan, esimerkiksi kuljetus- ja kommunikaatiolinjoja kontrolloimalla. Tämä saattoi vaatia myös toimia, joita muut suurvallat eivät hyväksyisi. Beasley ottaa tämän esille puhuessaan Japanin tilanteesta koillis-Kiinassa sijainneesta Mantšurian alueesta, mutta se on sovellettavissa myös Japanin muuhun Kiinan-politiikkaan. Yhteistyö suurvaltojen kanssa ei ollut tuottanut toivottua tulosta, esimerkiksi Iso-Britannia oli vastustanut Japanin pyrkimyksiä hankkia lisää rautatieoikeuksia. Tästä syystä ne, jotka halusivat puolustaa Japanin etuja Kiinassa suoralla interventiolla,

⁶⁵ Presidential Mandate proclaiming Neutrality, *Treaties with and concerning China*, 1365.

⁶⁶ Qing-dynastia oli Kiinan viimeinen keisarillinen dynastia, ja hallitsi maata vuodesta 1644 vuoteen 1912.

⁶⁷ Beasley 1991, 109; Kawamura 2000, 11-12; Nakatani 2014, 168; Stephenson 2009, 48.

alkoivat entistä avoimemmin kritisoimaan aiemmin harjoitettua Kiinan-politiikkaa. Ensimmäisen maailmansodan alku antoi tälle lisäpontta, sillä se tarjosi Japanille tilaisuuden ajaa tavoitteitaan Kiinassa ilman ulkovaltojen väliintuloa.⁶⁸ Okuma Shigenobun johtama hallitus otti tavoitteekseen Saksan vuokra-alueen ja oikeudet Jiaozhousssa. Japani hallitsi suurinta osaa alueen kaupankäynnistä jo ennen sotaa, joten Jiaozhou tarjosi erinomaisen mahdollisuuden laajentaa Japanin taloudellista vaikutusvaltaa Kiinassa.⁶⁹

Iso-Britannia tiedusteli 3. elokuuta, päivää ennen omaa sodanjulistustaan Saksalle, voisiko se luottaa Japanin apuun. Japani vastasi myöntävästi.⁷⁰ Iso-Britannia pyrki rajoittamaan Japanin sodankäynnin mahdollisimman pienelle alueelle, ja suostutteli sitä antamaan yhteisen julistuksen Jiaozhoun palauttamisesta Kiinalle. Japanin ulkoministeri Kato Takaaki kuitenkin totesi tiukasti, ettei tulevia rauhanehtoja tulisi sisällyttää tällaiseen julistukseen. Japanin hallituksen virallinen kanta oli, että jos Japani miehittäisi Jiaozhoun, se myös pitäisi sitä jonkin aikaa hallussaan ennen sen palauttamista Kiinalle.⁷¹ Elokuun 15. päivänä Japani antoi Saksalle uhkavaatimuksen, jossa sitä vaadittiin luovuttamaan syyskuun 15. päivään mennessä Jiaozhoun vuokra-alue Japanille, joka palauttaisi sen myöhemmin Kiinalle.⁷² Saksan tulisi myöntyä vaatimukseen ehdoilla 23. elokuuta mennessä, tai Japani toimisi kuten näki tarpeelliseksi.⁷³ Japani ei neuvotellut Iso-Britannian kanssa uhkavaatimuksen lähettämistä, vaan toimi omasta aloitteestaan.⁷⁴

Uhkavaatimuksen saatuaan Saksa ehdotti Kiinalle vuokra-alueen palauttamista, mutta Japanin uhkailun vuoksi Kiina ei suostunut.⁷⁵ Onnistuessaan tämä olisi tarkoittanut sitä, että Shandongin rautatie olisi säilynyt Rautatieyhtiön ja tätä kautta Saksan hallussa, sillä

⁶⁸ Beasley 1991, 96-97, 109-110.

⁶⁹ Bauer 1994, 167; Beasley 1991, 96-97, 109-110; Schencking 2014, 89.

⁷⁰ Dillon 2012, 181.

⁷¹ Kawamura 2000, 14-15.

⁷² Japanese Ultimatum to Germany, *Shantung Treaties and Agreements*, 81.

⁷³ Japanese Ultimatum to Germany, *Shantung Treaties and Agreements*, 82.

⁷⁴ Beniard 2011, 16.

⁷⁵ Nield 2015, 256.

vuokra-alue ja rautatieoikeudet eivät olleet toisiinsa sidottuja. Saksan vuokrasopimus olisi myös mahdollistanut uuden vuokra-alueen vaatimista Kiinalta myöhemmin.⁷⁶ Loppujen lopuksi Saksa päätti jättää vastaamatta Japanille.⁷⁷ Elokuun 23. päivänä Japani julisti uhkauksensa mukaisesti Saksalle sodan.⁷⁸ Puolueettomaksi julistautunut Kiina halusi, että Japani rajoittaisi sotatoimet Weifangin itäpuolelle eikä käyttäisi Shandongin rautatietä joukkojensa kuljettamiseen. Japanilaiset aloittivat hyökkäyksensä maalla maihinnousulla Longkoussa⁷⁹ syyskuun alussa. Longkou sijaitsi huomattavasti Qingdaosta pohjoiseen, ja siellä rantautuminen oli selvä rike Kiinan puolueettomuutta vastaan. Japanilaisjoukot ottivat haltuunsa osan Shandongin rautatietä, ja matkalla kohti Qingdaota miehittivät myös kiinalaisia kaupunkeja sekä ryöstivät ja tuhosivat kyliä.⁸⁰

Kiinan ulkoministeriö ilmoitti 3. syyskuuta sodan aiheuttavan samanlaisen erikoistilanteen kuin Venäjän-Japanin sota vuosina 1904–1905. Tätä ennakkotapauksena käyttäen Kiina julisti, että Jiaozhoun lahden ympärillä ne alueet, jotka olivat välttämättömiä sotaa käyvien maiden sotilaallisille operaatioille, eivät olisi Kiinan vastuulla.⁸¹ Saksassa koettiin, että sotatoimialue julistettiin Japanin sotatoimien mahdollistamiseksi, ja tästä syystä maa lähetti Kiinalle kirjallisen protestin.⁸² Kiina kiisti väitteet ja totesi neuvotelleensa peräänantamattomasti sen puolesta, että joukot eivät kulkisi Kiinan alueiden läpi. Tämän epäonnistuttua Kiina oli pakotettu määrittämään sotatoimialueen kaikkien sotaa käyvien maiden käyttöön. Mitään osapuolta ei ollut suosittu.⁸³ Sotatoimialueen julistaminen oli järkeenkäyvä ratkaisu Kiinalta, joka yritti

⁷⁶ Convention respecting the lease of Kiaochow, *Shantung Treaties and Agreements*, 3.

⁷⁷ Beniard 2011, 17.

⁷⁸ Imperial rescript making a declaration of war against Germany, *Shantung Treaties and Agreements*, 65-66.

⁷⁹ Ennen tunnettu nimellä Lungkow.

⁸⁰ Arnander ja Wood 2016, 1, 8; Kawamura 2000, 18; Nield 2015, 256; Stephenson 2017, 91-93.

⁸¹ The Ministry of Foreign Affairs to the Diplomatic Representatives at Peking Respecting Declaration of War Zone, *Shantung Treaties and Agreements*, 67.

⁸² Circular Note of Chinese Government Announcing an Area of Qualified Neutrality, *Treaties with and concerning China*, 1367.

⁸³ Circular Note of Chinese Government Announcing an Area of Qualified Neutrality, *Treaties with and concerning China*, 1368.

pysyä sodassa puolueettomana. Clements ja Sharp kuitenkin pitävät sitä toivottomana yrityksenä estää Japania ylittämästä kuvitteellinen viiva.⁸⁴ Japanin toimet Shandongin rautatiellä osoittavat tämän arvion varsin perustelluksi.

Japanin joukot miehittivät Shandongin rautatietä Weifangiin asti 26. syyskuuta.⁸⁵ Japanin ulkoministeri Kato Takaakin sähke maan Pekingin-lähettiläälle Hioki Ekille samana päivänä paljastaa, mitä oli luvassa. Jos tulevissa rauhanneuvotteluissa Japani luovuttaisi Jiaozhoun Kiinalle, Kato aikoi pitää rautatien korvauksena tästä.⁸⁶ Weifangin rautatieaseman miehittämisestä johtuen Kiinan ulkoministeriö lähetti ulkoministerinä toimineen Sun Baoqin⁸⁷ johdolla 27. syyskuuta nootin Hiokille. Kiina muistutti määritelleensä erillisen alueen sotatoimia varten ja pyytäneensä, että sen puolueettomuutta kunnioitettaisiin sotatoimialueen ulkopuolella. Ulkoministeriö oli lisäksi julistanut, että rautatie Weifangin ja Jinanin välillä olisi Kiinan suojeluksessa, ja oli pyytänyt, että Japani ei etenisi Weifangiin tai siitä länteen. Tästä huolimatta Japanin joukot olivat ottaneet Weifangin rautatieaseman hallintaansa. Kiina piti tätä loukkauksena puolueettomuuttaan kohtaan, sijaitsihan kaupunki sotatoimialueen ulkopuolella. Lisäksi radan omisti kiinalaissaksalainen yhtiö ja kaikki rautatieasemat olivat olleet Kiinan suojeluksessa ilman saksalaisten sotilaiden läsnäoloa. Kiina pyysi Japania vetämään joukkonsa pois ja palauttamaan miehittämänsä rautatieasemat.⁸⁸

Nooteista käy ilmi, että Hioki vieraili Kiinan ulkoministeriössä seuraavana päivänä. Hän ilmoitti, että Japanin joukot ottaisivat pian haltuunsa koko Shandongin rautatien, ja pyysi tälle Kiinan hyväksyntää. Tätä Sun ei hänelle myöntänyt, ja ulkoministeriö lähetti Hiokille asiasta virallisen protestin 30. syyskuuta. Ulkoministeriön pääargumentti oli, että rata oli kiinalaissaksalaisen yhtiön yksityisomaisuutta, ei Saksan julkista omaisuutta. Japanin ei tullut siis kajota siihen, varsinkaan koska osa radasta sijaitsi puolueettomalla

⁸⁴ Clements ja Sharp 2008, 38.

⁸⁵ Memorandum, *The claim of China for direct restitution*, 11; Stephenson 2017, 108.

⁸⁶ Kawamura 2000, 19.

⁸⁷ Nimi on ennen translitteroitu muotoon Sun Pao-ch'i.

⁸⁸ Note from the Ministry of Foreign Affairs to the Japanese' Minister at Peking protesting against violation of neutrality, *Shantung Treaties and Agreements*, 67.

maaperällä. Lisäksi saksalaisjoukot olivat eristettyinä Qingdaossa, eivätkä pystyneet hyödyntämään rataa. Japanin toimet eivät siis voineet johtua sotilaallisesta välttämättömyydestä. Lisäksi nootissa vedottiin Kiinan julistuksiin sotatoimialueesta ja radan suojelusta Weifangin ja Jinanin välillä. Ulkoministeriön mukaan radan miehittämiselle ei ollut mitään hyväksyttävää perustetta, ja se piti tätä aiemman yhteisymmärryksen, Kiinan puolueettomuuden ja kansainvälisen lain vastaisina. Japania pyydettiin vetämään sotatoimialueen ulkopuoliset joukkonsa pois niin pian kuin mahdollista.⁸⁹

Saatuun ohjeet Japanin hallitukselta Hioki vastasi näihin nootteihin 2. lokakuuta. Tässä nootissa Japani vastasi Kiinan väitteeseen siitä, että Shandongin rautatie oli yksityisomaisuutta. Saksa oli saanut oikeuden rautatien rakentamiselle Jiaozhoun vuokrasopimuksessa, ja Japanin mukaan Rautatieyhtiö oli täysin Saksan hallituksen alainen. Tästä syystä rata oli lailliselta asemaltaan samanlainen kuin Saksan vuokra-alue, eikä sitä ylipäättäen voinut käsitellä erillisinä osina. Radan asema ei muuttunut, vaikka osa siitä sijaitsi puolueettomalla maaperällä. Kiinan väitettiin pyrkivän sotatoimialueen rajaamisella muuttamaan rautatien asemaa. Ja vaikka Kiinan mielestä Saksa ei pystynyt hyödyntämään rautatietä, oli Japanin näkökulmasta vaarallista jättää rautatie miehittämättä. Nootissa lisättiin, että Japani tavoitteli Saksan tukikohdan kukistamisen lisäksi radan hallinnan siirtämistä itselleen. Sodan valossa se ei vaikuttanut epäsovelialta, ja Kiinan hyväksynnän pyytäminen oli ollut vain muodollisuus. Jos rautatietä ei voitu pitää puolueettoman osapuolen omistamana, miten sen siirtäminen Japanin haltuun saattoi loukata Kiinan puolueettomuutta?⁹⁰ Japanin ulkoministeriö jätti Kiinan protestit huomiotta ja vaati, että sotilasoperaatiot jatkuisivat suunnitellusti. Lokakuun 3. päivä japanilaiset pakottivat Kiinan joukot vetäytymään rautatien läheisyydestä. Japanilaisjoukot saapuivat Jinaniin 6. päivä ja miehittivät kaikki kolme sen

⁸⁹ First Note from the Ministry of Foreign Affairs to the Japanese Minister at Peking protesting against the Occupation of the Kiaochow-Chinan Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 68; The Japanese Minister at Peking to the Ministry of Foreign Affairs respecting the Protest against the Occupation of the Kiaochow-Chinan Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 68.

⁹⁰ The Japanese Minister at Peking to the Ministry of Foreign Affairs respecting the Protest against the Occupation of the Kiaochow-Chinan Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 69.

rautatieasemista. Lisäksi Japani perusti useita varuskuntia radan varrelle. Näin ollen koko rautatie oli sen hallussa.⁹¹

Kiina vastasi Japanille vielä yhdellä Hiokille lähetetyllä nootilla 9. lokakuuta. Siinä ulkoministeriö kyseenalaisti Japanin selityksen rautatien miehittämisestä. Sen mukaan oli selvää, että rata oli yksityisomaisuutta. Tämän näki Jiaozhoun vuokrasopimuksesta ja Rautatieyhtiön perustamiskirjasta, joissa todettiin rautatien olevan kiinalaissaksalaisen yhtiön hallinnoima. Qingdao oli myös piiritetty niin, että apua sen ulkopuolelta ei voitu odottaa. Silti Japani väitti tilanteen olevan vaarallinen, jos sen joukot eivät miehittäisi radan länsiosaa. Kiina ei nähnyt, mistä tämä vaara kumpusi. Lisäksi nootissa otettiin esille, että rautatien suojeleminen oli Kiinan oikeus. Tähän Japani ei ollut esittänyt vastalauseita. Kiina vielä kerran painotti Japanin loukkaavan sen puolueettomuutta ja toisti pyyntönsä, että Japani vetäisi joukkonsa pois sotatoimialueen ulkopuolelta.⁹² Tämä osoittautui kuitenkin turhaksi.

Stephensonin mukaan Japanin motiivi rautatien haltuunotolle oli enemmän poliittinen kuin sotilaallinen. Hänen mukaansa tavoitteena oli hyödyntää taloudellisesti merkittävää rautatietä koko provinssin dominoimiseen. Japani hiljalleen vaihtoikin radan työntekijöiksi omia kansalaisiaan, ja samaan aikaan otti haltuunsa radan varrella olevat kaivokset sekä monopolisoi alueen hiilikaupan.⁹³ Kawamuran mukaan Japani oli valmis ottamaan rautatien haltuunsa Kiinan jatkuvista vastalauseista huolimatta sen diplomaattisen ja sotilaallisen merkityksen takia. Yksityisen yhtiön omaisuutena se ei teknisesti ottaen ollut osa vuokra-aluetta, ja radan suojeleminen oli kiinalaisten vastuulla. Japanin perusteet radan haltuunotolle olivat siis heikot.⁹⁴ Yhtä kaikki Japani eteni hyvin määrätietoisesti tavoitteessaan ottaa haltuunsa Jiaozhoun vuokra-alue ja Shandongin rautatie. Konsultoimatta liittolaistaan Iso-Britanniaa se lähetti uhkavaatimuksen Saksalle ja julisti sodan, kun siihen ei myönnytty. Kiinan yritykset suojella

⁹¹ Memorandum, *The claim of China for direct restitution*, 11; Kawamura 2000, 18; Köll 2015, 125.

⁹² Second Note from the Ministry of Foreign Affairs to the Japanese Minister at Peking protesting against the Occupation of the Kiaochow-Chinan Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 69-70.

⁹³ Memorandum, *The claim of China for direct restitution*, 11; Bauer 1994, 177; Stephenson 2017, 135.

⁹⁴ Kawamura 2000, 18.

puolueettomuuttaan sotatoimialueen julistamisella ja estää Shandongin rautatien miehitys neuvotteluilla eivät vähimmäskään määrin estäneet Japania miehittämästä rataa, jonka hallinnan se halusi itselleen. Tästä nähdään myös, kuinka voimaton tuore tasavalta oli vastustamaan Japanin toimia. Kiina oli kuitenkin täysin oikeassa väittäessään radan olevan yksityisomaisuutta, vaikka kiinalaisten omistusosuus Rautatieyhtiössä oli erittäin pieni. Radan suojeleminen oli myös ollut sen vastuulla jo usean vuoden, mutta lopulta Japani oli se taho, joka esti tämän velvollisuuden suorittamisen.

Saksan piiritetyt joukot Qingdaossa antautuivat 7. marraskuuta 1914, ja Japani miehitti Jiaozhoun vuokra-alueen tästä eteenpäin.⁹⁵ Miehityksen aikana Japanin johtoasema Jiaozhoun alueen kaupankäynnissä muuttui monopoliksi, osin tietoisesti muiden maiden kauppiaiden toimintaa hankaloittamalla.⁹⁶ Japani ei mielestään ollut sidottu lupaukseensa Jiaozhoun palauttamisesta, koska Saksa ei ollut suostunut sen uhkavaatimukseen. Se halusi kuitenkin vakiinnuttaa asemansa Shandongissa tekemällä sopimuksen Kiinan kanssa.⁹⁷ Tämä oli Japanin seuraava tavoite Shandongin suhteen. Pyrkimyksiensä saavuttamiseen se käytti keinoa, joka on tullut tunnetuksi 21 vaatimuksen nimellä. Kawamuran mukaan juuri ajatus Shandongin rautatien pitämisestä Japanilla, jos se palauttaisi Jiaozhoun loji perustan, Shandongia koskeneelle osalle näistä vaatimuksista.⁹⁸

2.2. Kiinan ja Japanin sopimukset ennen Pariisin rauhankonferenssia

Japanin ulkoministeriön ja armeijan keskuudessa odotettiin jo alkusyksystä 1914, Japanin liittyessä sotaan, että Saksan oikeudet Shandongissa eivät olisi ainoa asia, joka sodalla saavutettaisiin. Tavoitteena olisi myös laaja-alainen ”yhteisymmärrys” Kiinan kanssa koskien monia eri asioita. Siitä, mitä ehdotuksia tai vaatimuksia Kiinalle esitettäisiin ei kuitenkaan oltu yksimielisiä.⁹⁹ Armeijan vaikutuksesta vaatimuksista tuli laajemmat kuin Kato oli suunnitellut. Hän oli kuitenkin samaa mieltä siitä, että

⁹⁵ Stephenson 2017, 157.

⁹⁶ Bauer 1994, 167.

⁹⁷ Elleman 2015, 15.

⁹⁸ Kawamura 2000, 19.

⁹⁹ Beasley 1991, 110-111.

Shandongia koskien tehtäisiin vaatimuksia, jotka olisivat ehtona Jiaozhoun palauttamiselle.¹⁰⁰ Hioki sai Katolta listan myöhemmin kuuluisiksi tulleista 21 vaatimuksesta 3. joulukuuta. Hänen ohjeensa oli esittää vaatimukset Kiinan tasavallan presidentiksi nousseelle Yuan Shikaille sopivan tilaisuuden tullen. Jiaozhoun palauttamista aiottiin käyttää valttikorttina Kiinan suostumuksen saamiseen.¹⁰¹

Kiina esitti Japanille marras- ja joulukuussa, että sotatoimialueen voisi lakkauttaa. Japani vastasi, ettei sotilaallisten tarpeiden takia halunnut tätä.¹⁰² Kiina kuitenkin lähetti ilmoituksen sotatoimialueen mitätöimisestä tammikuun 7. päivä 1915 ja pyysi jälleen, että Japani vetäisi joukkonsa pois Kiinan alueelta.¹⁰³ Japani kieltäytyi vastauksessaan tunnustamasta sotatoimialueen mitätöintiä ja ilmoitti, ettei se tulisi vaikuttamaan japanilaisjoukkojen liikkeisiin.¹⁰⁴ Seuraavassa nootissaan Kiina painotti tehneensä julistuksen sotatoimialueesta koettuaan sen tarpeelliseksi, eikä sen vuoksi, että siitä olisi sovittu sotaa käyneiden maiden kanssa. Tästä johtuen se myös mitätöi julistuksensa itsenäisesti, ilman muiden maiden suostumusta. Qingdaon valtauksesta oli kulunut kaksi kuukautta, ja japanilaiset olivat jo hiljalleen vetäytymässä. Kiinan mielestä oli selvää, että sotilaallinen toiminta alueella oli päättynyt.¹⁰⁵

Japani käytti kiistaa verukkeena esittää Kiinalle 21 vaatimustaan, jotka Hioki luovutti Yuan Shikaille tammikuun 18. päivä.¹⁰⁶ Vaatimukset oli jaettu viiteen ryhmään, joista ensimmäinen koski Shandongia. Vaatimuksissa todettiin, että Kiinan tulisi suostua siihen, mitä Japani ja Saksa sopisivat jälkimmäisen Shandongissa hallitsemien oikeuksien suhteen. Kiina myös antaisi Japanille oikeuden rakentaa Shandongin rautatiehen

¹⁰⁰ Kawamura 2000, 22-23.

¹⁰¹ Beasley 1991, 112; Kawamura 2000, 24.

¹⁰² Stephenson 2017, 161-162.

¹⁰³ First Note from the Ministry of Foreign Affairs to the British and Japanese Ministers at Peking, notifying the Cancellation of the War Zone, *Shantung Treaties and Agreements*, 70-71.

¹⁰⁴ Note from the Japanese Minister at Peking to the Ministry of Foreign Affairs refusing to recognize the Cancellation of the War Zone, *Shantung Treaties and Agreements*, 71.

¹⁰⁵ Second Note from the Ministry of Foreign Affairs to the Japanese Minister at Peking respecting the Cancellation of the War Zone, *Shantung Treaties and Agreements*, 71.

¹⁰⁶ Japan's Twenty-one Demands, *The claim of China for direct restitution*, 50; Beasley 1991, 114.

yhdistyvän radan Yantain¹⁰⁷ ja Longkoun välille, sekä muita etuja provinssissa.¹⁰⁸ Clementsin ja Sharpin mukaan moni vaatimuksista oli tehty sillä oletuksella, että sota ja tuleva rauhankonferenssi saisivat länsimaat menettämään vaikutusvaltaansa Aasiassa. Tämä aiheuttaisi valtatyhjiön, jonka Japani voisi täyttää.¹⁰⁹ Scott ottaa esille, että vaatimukset muistuttivat tapaa, jolla suurvallat vaativat Kiinalta myönnytyksiä 1890-luvulla. Vuonna 1915 ne olivat jo anakronistisia.¹¹⁰ Yhtä kaikki aika oli otollinen Japanin opportunistisille vaatimuksille, sillä toistaiseksi puolueettomia Yhdysvaltoja lukuun ottamatta suurvallat olivat sitoutuneita ensimmäiseen maailmansotaan eivätkä pystyneet kiinnittämään Kiinan tilanteeseen huomiota samassa mittasuhteessa kuin rauhan aikana.

Viralliset neuvottelut vaatimusten pohjalta alkoivat vasta 2. helmikuuta Kiinan onnistuneen viivyttelyn johdosta. Japani oli vaatinut, että vaatimukset pidettäisiin salassa, mutta Kiina kuitenkin vuoti niistä tietoja julkisuuteen toivoen, että länsimaat tulisivat tilanteessa väliin.¹¹¹ Nämä kuitenkin vastustivat vain vaatimusten viidettä ryhmää, jossa Japani uhkasi oikeuksia, jotka oli jo myönnetty muille maille.¹¹² Kiina ehdotti, että Japani luovuttaisi Jiaozhoun Kiinalle ja sallisi tämän osallistua tulevaan rauhankonferenssiin. Vastavuoroisesti Kiina antaisi Japanin periä Saksan Shandongin-oikeudet vuokra-alueita lukuun ottamatta. Saksan rautatieoikeudet sisältyivät tähän. Tämä olisi tarkoittanut sitä, että Japanilla olisi ollut mahdollisuus perustaa Rautatieyhtiötä vastaava kiinalaisjapanilainen yritys. Japanin mukaan sen sodanjulistus oli muuttanut tilannetta, ja uhkavaatimuksessa annettu lupaus Jiaozhoun palauttamisesta ei enää pätenyt, koska Saksa ei luopunut siitä rauhanomaisesti.¹¹³ Neuvottelut eivät edenneet näiden rajusti eroavien näkemysten vuoksi.¹¹⁴

¹⁰⁷ Kaupungista käytettiin ennen nimiä Chefoo ja Zhifu.

¹⁰⁸ Japan's Twenty-one Demands, *The claim of China for direct restitution*, 50-51.

¹⁰⁹ Clements ja Sharp 2008, 39.

¹¹⁰ Scott 2008, 197.

¹¹¹ Naraoka 2014, 199-200; Young 2011, 77.

¹¹² Arnander ja Wood 2016, 45; Naraoka 2014, 189.

¹¹³ Kawamura 2000, 25.

¹¹⁴ Naraoka 2014, 206.

Helmikuun puolivälistä maaliskuun puoliväliin neuvotteluissa ei tapahtunut juurikaan edistystä. Ainoa merkittävä Japanin saavuttama myönnytys oli Kiinan myöntymys siihen, että Japanilla olisi vapaat kädet neuvotteluissa Saksan kanssa. Kato ei ollut vielä valmis käyttämään lupaus Jiaozhoun palauttamisesta neuvottelujen helpottamiseksi. Armeija lisäsi maaliskuun jälkipuolella 1200 sotilasta Shandongin rautatien varrelle ja kuusi tuhatta Mantšuriaan. Ulkoministeriö ei kuitenkaan ollut valmis käyttämään sotilaallista voimaa tilanteen ratkaisemiseksi, joten tämä toimi ei onnistunut muussa kuin kiinalaisneuvottelijoiden ärsyttämisessä.¹¹⁵

Huhtikuun puoliväliin mennessä neuvottelut olivat pattitilanteessa. Hioki ehdotti jo, että Japani lähettäisi Kiinalle uhkavaatimuksen, joka sisältäisi lievimmät Japanille kelpaavat ehdot. Japani kuitenkin esitti Kiinalle vielä viimeiset ehdotuksensa 26. huhtikuuta. Suurin myönnytys niissä oli lupaus palauttaa Jiaozhou, jos Kiina suostuisi Japanin ehtoihin: Qingdaon sataman avaaminen ulkomaalaisille, japanilaisen toimilupa-alueen sekä kansainvälisen asuinalueen avaaminen ja Saksan julkisen omaisuuden luovuttaminen Japanille. Koska Japani kohteli Shandongin rautatietä Saksan julkisena omaisuutena, se sisältyi tähän vaatimukseen. Lisäksi Japani pyysi Kiinalta rautatieoikeuksia, jotka vastasivat niitä, joista Kiina oli sopinut Saksan kanssa vuonna 1913. Vastavuoroisesti Japani lupasi luopua tai viivyttää osaa vaatimusten viidennestä ryhmästä. Katon yllätykseksi Kiina kieltäytyi ehdotuksista. Se ei joko ottanut Japanin varoituksia tosissaan tai ymmärtänyt, kuinka vaaralliseksi kieltäytyminen tilanteen muodostaisi. Kiina myös edelleen uskoi länsimaiden interventioon.¹¹⁶

Toukokuun 7. päivä Japani lopulta lähetti Kiinalle uhkavaatimuksen. Se suostui poistamaan vaatimuksien viidennen ryhmän ja vaati, että muut vaatimukset hyväksyttäisiin. Se vakuutti edelleen palauttavansa Jiaozhoun, jos Kiina myöntyisi uhkavaatimuksen ehtoihin.¹¹⁷ Kiina taipui, ja lähetti myöntymyksensä Japanille

¹¹⁵ Kawamura 2000, 26.

¹¹⁶ Elleman 2015, 16-17; Kawamura 2000, 26-27, 29.

¹¹⁷ Japan's Ultimatum to China, *The claim of China for direct restitution*, 56; Japan's Explanatory Note, *The claim of China for direct restitution*, 57.

seuraavana päivänä.¹¹⁸ Kawamuran mukaan tämä johtui siitä, että Kiina ymmärsi, ettei interventiota ollut tulossa, ja koki uhkavaatimuksen sisällön aikaisempia ehdotuksia maltillisemmiksi.¹¹⁹ Elleman tosin väittää, että ehdoista olisi päästy sopuun salassa jo etukäteen, ja uhkavaatimuksen tarkoituksena oli säästää Pekingin hallitus kasvojenmenetykseltä.¹²⁰

Vaatimusten pohjalta syntyneet neljä sopimusta allekirjoitettiin 25. toukokuuta 1915, ja niistä yksi koski Shandongin provinssia. Siinä Kiina myöntyi muun muassa siihen ratkaisuun, johon Japani ja Saksa päätyisivät jälkimmäisen oikeuksista ja myönnytyksistä Kiinassa. Kiinan tuli myös neuvotella laina japanilaisten kanssa, jos Saksa luopuisi oikeudesta rahoittaa Longkoun ja Weifangin välinen osuus Shandongin rautatiehen yhdistyvällä Yantai-Weifang -radalla.¹²¹ Samana päivänä Kiinan hallitukselle lähettämässään viestissä Hioki vakuutti Japanin palauttavan Jiaozhoun vuokra-alueen esittämillään ehdoilla sodan loputtua. Näihin ehtoihin sisältyi erillisen sopimuksen tekeminen Saksan kiinteistöihin liittyvistä järjestelyistä ennen luovutusta.¹²² Koska Japani piti Shandongin rautatietä Saksan julkisena omaisuutena, sen vaatimukset radan suhteen jäivät vielä tässä vaiheessa tuntemattomiksi. Kuten aiemmin otettiin esille, ajatus rautatien pitämisestä Japanilla oli kuitenkin yksi taustatekijöistä 21 vaatimukselle.

Myöhemmin Japanin tavoitteeksi kuitenkin tuli, että rataa hallinnoisi kiinalaisjapanilainen yritys. Tässä tutkimuksessa käytetty lähdemateriaali ei tarjoa vastausta siihen, milloin tavoite muuttui ja mistä johtuen. Mahdollisesti tämä tapahtui vuonna 1916 hallituksen vaihtumisen yhteydessä. Kiinan neuvottelujen aikana esittämä ehdotus Saksan oikeuksien luovuttamisesta Japanille vuokra-aluetta lukuun ottamatta olisi mahdollistanut yhteisen yrityksen, mutta myös maksanut Japanille Qingdaon hallinnan. Tulevissa Pariisin ja Washingtonin konferensseissa Kiina kääntyi

¹¹⁸ China's Reply to the Ultimatum, *The claim of China for direct restitution*, 58.

¹¹⁹ Kawamura 2000, 30.

¹²⁰ Elleman 2015, 17-18.

¹²¹ Treaty, and exchanges of notes, respecting the Province of Shantung, *Shantung Treaties and Agreements*, 84-85.

¹²² EXCHANGE OF NOTES RESPECTING THE RESTORATION OF THE LEASED TERRITORY OF KIAOCHOW BAY, *Shantung Treaties and Agreements*, 87.

vastustamaan uutta yhteisyritystä Japanin kanssa. Vuoden 1915 sopimus kuitenkin varmisti, että Japani hyötyisi sotatoimistaan Shandongissa ainakin jollain tavalla. Kiinan myöntymys hyväksyä Japanin ja Saksan välisten rauhanneuvottelujen lopputulos ainakin teoriassa tarjosi helpon mahdollisuuden Japanille omaksua eurooppalaisen kilpailijansa entiset oikeudet alueella, myös rautatiellä. Todellisuudessa Kiina vastusti tulevina vuosina tätä kiihkeästi, mutta Japanin ehtoihin myöntymisen johti sopimukseen, jonka sisältöä oli hankala sivuuttaa. Huolimatta siitä, onko Ellemanin väite, että ehdoista päästiin yhteisymmärrykseen ennen uhkavaatimusta paikkansapitävä tai ei, Kiina joutui myöntymään Japanin vaatimukseen heikkoutensa vuoksi. Japanin kanssa tasaväkinen Kiina ei olisi suostunut neuvottelemaan 21 vaatimuksesta.

Neuvottelujen myötä ehtoihin tuli joitain myönnytyksiä, mutta nämä eivät juurikaan vaikuttaneet Shandongin rautatiehen. Elleman ottaa esille Kiinan oikeuden rakentaa uudet rautatiet itse ja velvollisuuden hankkia niille japanilaista rahoitusta vain, jos Saksa vetäytyisi aiemmasta sopimuksesta.¹²³ Shandongin rautatien omistajuuden kannalta tällä ei kuitenkaan ollut merkitystä. Beasley'n mukaan sopimusten sisältö ei ollut neuvottelujen johdosta juuri muuttunut, tosin Japanissa oli myös kritikkoja, joiden mielestä sopimuksissa ei menty tarpeeksi pitkälle. Hänen mukaansa suuri osa Japanin ulkopolitiikasta vuosina 1915–1918 oli 21 vaatimusten pohjalta tehtyjen sopimusten avulla saavutettujen etujen lujittaminen. Japani pyrki saamaan suurvalloilta tunnustuksen sopimuksille, muun muassa uhkaamalla vähentää sotakontribuutioitaan.¹²⁴ Myöhemmin Pariisin rauhankonferenssia käsiteltäessä nousee esille, että Japani halusi kansainvälisen tunnustuksen asemalleen Shandongin rautatiellä. Beasley'n huomio konferenssia edeltävältä ajalta tukee tätä.

Neuvottelujen aikana Japani oli käyttänyt Shandongin rautatietä sotilaitensa kuljettamiseen ja vahvistanut Jinanin varuskuntaansa. Suurin osa näistä sotilaista vetäytyi Kiinan allekirjoitettua sopimuksen, mutta varuskunta kuitenkin jäi

¹²³ Elleman 2015, 20.

¹²⁴ Beasley 1991, 114-115.

kaupunkiin.¹²⁵ Tähän vaikutti strateginen ajattelu. Jinaan Japanin joukot olivat vain päivän matkan päässä Pekingistä, ja toimivat vastavoimana Venäjän joukoille pohjois-Mongolian rajalla.¹²⁶ Radan käyttö sotilaallisiin tarkoituksiin ja yleinen kaupankäynnin väheneminen sodan takia vähensivät rautatiestä saatua taloudellista voittoa.¹²⁷ Vuonna 1916 Shandongin rautatie asetettiin Japanin valtakunnallisen rautatiehallinnon alaiseksi, ja radalle palkattiin useita japanilaisia työntekijöitä. Kiinteistöjä parantamalla ja uutta välineistöä lisäämällä radan tuottoa onnistuttiin lisäämään huomattavasti.¹²⁸ Shandongin rautatie oli myös tärkeässä osassa kiinalaisten siirtotyöläisten kuljettamisessa Shandongista Japanille tärkeään Mantšuriaan. Nämä työläiset jatkoivat Qingdaosta laivalla matkaansa kohti pohjoista.¹²⁹

Qingdaon itsensä talous ei kuitenkaan kasvanut odotetusti. Kaupunkiin ei muuttanut niin paljon japanilaisia yrittäjiä kuin toivottiin, ja kiinalaiset kauppiat olivat haluttomia sijoittamaan siihen maiden välisten jännitteiden vuoksi. Bauerin mukaan yksi syistä hitaalle taloudelliselle kehitykselle oli myös hankaluudet posti- ja lennätinpalvelujen käytössä.¹³⁰ Tämä ongelma pyrittiin ratkaisemaan maaliskuun 26. päivä 1917 solmitulla Jiaozhoun lahdella ja Shandongin rautatien varrella olevien posti- ja lennätinasemien toimintaa koskeneella sopimuksella. Kiina sai pitää auki posti- ja lennätinaseman Qingdaossa, ja Japani sai luvan avata postitoimistoja rautatien varrella. Kiina lupautui myös laajentamaan lennätinlinjojaan niin, että ne yhdistyisivät rautatiehen. Muuten sovittiin, että posti ja lennätinlinjat toimisivat samojen käytäntöjen mukaan kuin Saksan aikana.¹³¹ Tämä osoittaa, että Japani oli valmis seuraamaan Saksan entisiä toimintamalleja, jos sen myötä talouselämä saataisiin normalisoitua. Sotilashallinto

¹²⁵ Köll 2015, 125.

¹²⁶ Elleman 2015, 14.

¹²⁷ Köll 2015, 125.

¹²⁸ Köll 2015, 125.

¹²⁹ Köll 2015, 137.

¹³⁰ Bauer 1994, 170-171.

¹³¹ Agreement fixing the provisional procedure concerning Sino-Japanese postal and telegraphic operations at the leased territory of Kiaochow Bay and along the Kiaochow-Tsinanfu Railway, now under the Japanese control, *Shantung Treaties and Agreements*, 90.

myöntää tämän muistiossaan ulkoministerille vuonna 1917.¹³² Myös Kiinalle sopimus oli todennäköisesti yritys palauttaa asiat normaalitilan kaltaisiksi Shandongissa, vaikka se olikin kriittinen Japanin läsnäolosta alueella.

Miehitystä ehti kulua kolme vuotta, ennen kuin sotaa edeltänyt kaupankäynnin taso saavutettiin jälleen. Ulkoministeriön virkamiehet kritisoivat sotilashallintoa taitamattomaksi taloudellisissa asioissa, ja osa heistä ajoi siviilihallinnon perustamista Qingdaoan. Tämä oli osa edellä mainittua kamppailua siitä, kuka pääsisi määrittämään Japanin Kiinan-politiikkaa. Sotilashallintoon perustettiin siviilihallinnon haara loppuvuodesta 1917. Siihen kuului rautatieasioiden osasto, jonka tehtävänä oli huolehtia Shandongin rautatiestä ja sen yhteydessä olevista kaivoksista ja laitureista. Kiinalaiset vastustivat siviilihallintoa voimakkaasti, mutta kaupankäynti kasvoi yli sotaa edeltäneen tason sen perustamisen jälkeen.¹³³

Sekä sotilas- että siviilihallinto ottivat käyttöön erilaisia keinoja, joilla alueen teollista kehitystä pyrittiin edistämään. Yksi näistä oli antaa alennus rahtimaksuista Shandongin rautatiellä, kun raaka-aineita tuotiin Qingdaoan.¹³⁴ Juuri raaka-aineiden saanti maan kasvavan teollisuuden tarpeita varten oli ollut yksi Japanin syistä radan haltuunotolle. Tämä oli looginen pyrkimys. Kiina oli alkutuottaja, Japani taas kasvavassa määrin teollisuustuotteiden viejä. Japanin raskasteollisuus oli myös suuressa määrin riippuvainen Kiinan raaka-aineista, kuten hiilestä ja raudasta. Länsimaille kaivostoiminta Kiinassa taas oli taloudellisen voiton lähde, ei edellytys teollisuudelle.¹³⁵

Japanin toimet osoittavat, että se piti rautatietä omanaan ja pyrki hyödyntämään sitä omiin tarkoituksiinsa, eli kasvattaakseen vaikutusvaltaansa Kiinassa ja raaka-aineiden hankintaan. Rautatien avulla Japani pystyi sotilaallisesti painostamaan Kiinaa, käyttämään vaikutusvaltaansa suuressa osassa Shandongin provinssia sekä edistämään taloudellisia tavoitteitaan Kiinassa, kun raaka-aineet ja siirtotyöläiset kulkivat sillä

¹³² Bauer 1994, 172.

¹³³ Regulations for Division of Civil Administration in Tsingtao Garrison, *Shantung Treaties and Agreements*, 76; Bauer 1994, 173-174.

¹³⁴ Bauer 1994, 174.

¹³⁵ Beasley 1991, 123-124.

Qingdaoon. Siviilihallinnon perustaminen viesti siitä, että Japanilla ei ollut mikään kiire poistua Shandongista. Tämä luonnollisesti aiheutti huolta kiinalaisissa. Myöhemmin Pariisin rauhankonferenssissa kiinalaislähetystö ottikin esille, että siviilihallinto olisi koettu yritykseksi ottaa Jiaozhoun vuokra-alue pysyvästi haltuun.

Japanissa vuonna 1916 valtaan nousseen pääministeri Terauchi Masataken hallitus pyrki korjaamaan maan suhdetta Kiinaan, mutta samalla myös vakiinnuttamaan yliotteen siitä. Tämä tapahtui tukemalla Pekingin haltuunsa saaneen sotaherran Duan Qiruin¹³⁶ hallitusta.¹³⁷ Tuki muodostui enimmäkseen Duanin hallitukselle myönnettyistä Nishihara-lainoista vuosina 1917 ja 1918. Lainat on nimetty niitä Japanin puolesta neuvotelleen Nishihara Kamezon mukaan, ja niiden vastineeksi Japani halusi erilaisia etuoikeuksia Kiinassa. Duan lainasi mielellään rahaa Japanilta, mikä veti Kiinaa yhä syvemmälle tämän vaikutuspiiriin. Näitä lainoja neuvotellessa sivuutettiin molempien maiden ulkoministeriöt.¹³⁸ Japani tavoitteli lainaneuvotteluissa taloudellista integraatiota, joka varmistaisi Japanin mahdollisuuden hyödyntää Kiinan valtavia raaka-ainevarantoja. Yksi keino tämän saavuttamiseksi oli rautateiden hallinta.¹³⁹

Kiinan sisäpoliittinen tilanne oli tähän aikaan vähintäänkin sekasortoinen. Yuan Shikai oli kuollut vuonna 1916, mikä vain lisäsi maan sisäistä kaaosta.¹⁴⁰ Syksyllä 1917 Kantoniin perustettiin Pekingin kanssa kilpaileva hallitus, ja vuoden 1918 alusta nämä hallitukset olivat sodassa keskenään.¹⁴¹ Lisäksi suuri osa Kiinasta oli erinäisten itsenäisten sotaherrojen hallussa. Kaikki nämä ryhmittymät pitivät Kiinaa kuitenkin yhtenä maana eivätkä pyrkineet irtautumaan siitä.¹⁴² Japanin hallitus tuki Duanin pyrkimyksiä voittaa tämä maan sisäinen valtakamppailu, mutta hän käytti sotimiseen

¹³⁶ Nimi on ennen translitteroitu muotoon Tuan Ch'i-jui.

¹³⁷ Beasley 1991, 117; Clements ja Sharp 2008, 44; Kawamura 2000, 63.

¹³⁸ Beasley 1991, 117-118; Chen 2014, 54; Clements ja Sharp 2008, 45.

¹³⁹ Beasley 1991, 120; Chen 2014, 55.

¹⁴⁰ Scott 2008, 198-199.

¹⁴¹ Arnander ja Wood 2016, 116; Beniard 2011, 32-33.

¹⁴² Goldstein 2013, 70.

myös suuren osan niistä varoista, jotka Japani oli lainannut Kiinan teollisuuden ja rautateiden kehittämiseksi.¹⁴³

Yhdysvallat katkaisi diplomaattisuhteensa Saksaan helmikuun 3. päivä 1917, ja opasti Kiinaa toimimaan samoin. Kiina, tai tarkemmin sanottuna Pekingin hallitus, tekikin näin 14. maaliskuuta.¹⁴⁴ Sodan Saksalle Yhdysvallat julisti huhtikuun 6. päivä. Kulissien takana neuvoteltiin myös Kiinan liittymisestä sotaan. Sen motiivina sotaan liittymiselle oli mahdollistaa Saksalle myönnettyjen oikeuksien palauttaminen Kiinalle.¹⁴⁵ Japani oli aiemmin vastustanut Kiinan liittymistä sotaan juuri sen takia, että näin ei tapahtuisi.¹⁴⁶ Se oli kuitenkin alkuvuodesta 1917 tehnyt Ison-Britannian, Ranskan, Venäjän ja Italian kanssa salaiset sopimukset, joissa maat suostuivat tukemaan Japanin vaatimuksia Saksan Shandong-oikeuksien siirtämisestä itselleen tulevassa rauhankonferenssissa.¹⁴⁷ Tästä syystä se ei enää nähnyt tarpeelliseksi vastustaa Kiinan liittymistä sotaan. Päinvastoin Terauchi lähetti Nishiharan Kiinaan, jotta tämä suostuttelisi sen liittymään siihen. Tässä vaiheessa jo lukuisia lainoja Kiinan kanssa neuvotelleen Nishiharan lähettäminen viestitti Duan Qiruin hallitukselle, että tiedossa voisi olla lisää lainoja, jos Kiina toimisi Japanin toiveiden mukaisesti.¹⁴⁸

Sotaan Kiina liittyi kuitenkin vasta 14. elokuuta 1917, pitkien neuvottelujen ja sisäisten kiistojen jälkeen.¹⁴⁹ Sen sodanjulistuksessa todetaan kaikkien Kiinan ja Saksan välisten sopimusten rauenneen.¹⁵⁰ Tämä oli myöhemmin yksi Kiinan pääargumenteista Pariisin rauhankonferenssissa sille, että sen tulisi saada Jiaozhoun vuokra-alue ja Shandongin rautatie haltuunsa. Japani ei vielä tällöin ollut huolissaan tästä Kiinan ilmoituksesta. Se

¹⁴³ Arnander ja Wood 2016, 116; Beasley 1991, 118; Beniard 2011, 32-33; Kawamura 2000, 72.

¹⁴⁴ Presidential Mandate and Proclamation announcing Severance of diplomatic Relations with Germany, *Treaties with and concerning China*, 1369; Arnander ja Wood 2016, 111; Kawamura 2000, 64.

¹⁴⁵ Clements ja Sharp 2008, 46; Forster 2018, 66.

¹⁴⁶ Arnander ja Wood 2016, 113.

¹⁴⁷ Understanding between Great Britain and Japan regarding ultimate Disposal of German Rights, *Shantung Treaties and Agreements*, 82; Understanding between France and Japan regarding ultimate Disposal of German Rights, *Shantung Treaties and Agreements*, 83-84.

¹⁴⁸ Kawamura 2000, 70.

¹⁴⁹ Arnander ja Wood 2016, 112.

¹⁵⁰ Presidential Proclamation making declaration of war against Germany and Austria-Hungary, *Treaties with and concerning China*, 1362.

luotti vuoden 1915 sopimukseen Kiinan kanssa, ja toivoi voittavansa sen puolelleen tulevassa rauhankonferenssissa rahallisella ja sotilaallisella avulla. Loppuvuoden 1917 aikana se myönsikin Kiinalle useita lainoja.¹⁵¹ Kiina taas toivoi, että vuoden 1915 sopimus Shandongista raukeaisi, ja Saksa luovuttaisi vuokra-alueensa Kiinalle Japanin sijaan.¹⁵² Se ei kuitenkaan ollut tietoinen Japanin tekemistä salaisista sopimuksista, jotka takasivat sille tärkeimpien ympärysvaltujen tuen Shandongia koskevista kysymyksistä. Määrätietoisuutensa johdosta Japani oli Kiinaa askeleen edellä.

Lisäksi Duan edelleen solmi Kiinalle haitallisia Nishihara-lainoja salassa, ja näistä Kiinan Shandongin-pyrkimysten kannalta vahingollisin solmittiin syyskuussa 1918. Japani esitti joitain Shandongia koskevia toiveitaan 24. syyskuuta 1918. Japani lupasi, että sen joukot rautatien varrelta keskitettäisiin Qingdaoon Jinanissa olevaa osastoa lukuun ottamatta. Shandongin rautatien vartiointi olisi Kiinan muodostamien poliisivoimien vastuulla. Japanilaisia palkattaisiin työskentelemään tämän poliisivoiman päämajassa ja valmennuskoulussa, sekä tärkeimmillä rautatieasemilla. Lisäksi kiinalaisia palkattaisiin työskentelemään rautatiellä, ja rautatien aseman määrittämisen jälkeen maat tulisivat hallinnoimaan sitä yhdessä. Japani myös lupasi, että siviilihallinto tultaisiin lakkauttamaan. Duanin hallitus hyväksyi ehdot, mutta niitä ei ratifioitu neuvottelujen salaisuudesta johtuen.¹⁵³

Duanin hallitus oli myöntynyt ehtoihin, jotta se saisi uuden lainan rautatierakentamista varten.¹⁵⁴ Japani lupasi toimia, jotta se myönnettäisiin mahdollisimman nopeasti.¹⁵⁵ Neljä päivää myöhemmin, 28. syyskuuta, tehtiin jo alustava lainasopimus ratojen rakentamista varten. Lainan maksuaika oli 40 vuotta, ja sen takuuna olivat ratojen pääoma ja tuotot. Alustavaa sopimusta allekirjoitettaessa pankit antoivat Kiinalle 20 miljoonan jenin ennakkomaksun, ja lopullinen sopimus oli tarkoitus tehdä

¹⁵¹ Kawamura 2000, 74.

¹⁵² Elleman 2015, 22.

¹⁵³ Exchange of Notes embodying an arrangement concerning questions in Shantung, *Shantung Treaties and Agreements*, 91.

¹⁵⁴ Kawamura 2000, 139.

¹⁵⁵ Exchange of Notes regarding Extensions of Shantung Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 94.

allekirjoittamista seuranneen neljän kuukauden aikana. Sopimuksesta teetettiin molemmille osapuolille kiinan- ja japaninkielinen versio, ja siihen oli lisätty kohta, jonka mukaan erimielisyyksissä japaninkielinen versio ratkaisee.¹⁵⁶ Vaikka useista Kiinan muiden maiden kanssa solmimista sopimuksista teetettiin versiot kahdella kielellä, niissä ei yleensä ollut mainintaa siitä, kumman version painoarvo oli suurempi. Tämä osoittaa, kuinka vahvan ylliotteen Kiinasta Japani oli saanut.

Ennen lainasopimuksen solmimista Nishihara oli esitellyt Duanille kunnianhimoisen suunnitelman tehdä Shandongin rautatiestä koko maanosan halkaiseva, aina Eurooppaan asti ulottuva rata. Jo aiemmin Saksan kanssa neuvoteltu laajennus Jinanista Xingtaihin toimisi tämän hankkeen lähtölaukauksena.¹⁵⁷ Toistaiseksi jää epäselväksi, kuinka vakavissaan Nishihara maanosat yhdistävän rautatiesuunnitelman suhteen oli. Toinen suunniteltu laajennus Shandongin rautatiehen Gaomista Xuzhouhun oli Chenin mukaan Japanille monella tapaa merkityksellinen. Parantuneet kuljetusmahdollisuudet Xuzhoun ja Qingdaon välillä mahdollistaisivat jälkimmäisen kasvattamisen entistä merkittävämmäksi kauppasatamaksi. Rata mahdollistaisi myös monen muun maan hallinnoimien jatkoysteysien hyödyntämisen. Lisäksi se edistäisi Qingdaon käyttöä sotilasatamana. Xuzhoun rata voitaisiin myöhemmin myös laajentaa Yantaihin, josta oli hyvät yhteydet sekä merelle että syvemmälle sisämaahan. Lainasopimus oli siis Japanille merkittävä tapa lisätä vaikutusvaltaansa pohjois- ja keski-Kiinassa.¹⁵⁸ Eittämättä laajennusten myötä Shandongin rautatiestä tulisi myös entistä olennaisempi osa Shandongin provinssin taloutta.

Koska Okuman hallituksen aikana Shandongin rautatie miehitettiin ja 21 vaatimuksen avulla Kiina taivutettiin hyväksymään Japanin ja Saksan välisten rauhanneuvottelujen lopputulos, Terauchin hallituksen ei enää tarvinnut käyttää yhtä radikaaleja keinoja pyrkimyksissään turvata radan hallinta Japanille. Salaisilla sopimuksilla se turvasi

¹⁵⁶ Preliminary Agreement -for a loan for the Tsinanfu-Shuntefu and Kaomi-Hsuoiv extensions of the Shantung Railway, *Shantung Treaties and Agreements*, 92-93.

¹⁵⁷ Chen 2014, 59.

¹⁵⁸ Chen 2014, 60.

sodassa samalla puolella olevien suurvaltojen, Yhdysvaltoja lukuun ottamatta, tuen Shandongia koskeville vaatimuksilleen tulevassa rauhankonferenssissa. Nämä olisivat jo kaikella todennäköisyydellä riittäneet siihen, että rautatie luovutettaisiin sille. Syyskuun 1918 salaisessa sopimuksessa Terauchin hallitus kuitenkin jo ajatteli rauhansopimusta pidemmälle sopiessaan, että Japani ja Kiina hallitsisivat rautatietä yhdessä. Tarkoituksena ei suinkaan ollut tasa-arvoinen kumppanuus, vaan enemmän jokin Saksan vuokra-ajan Rautatieyhtiötä muistuttava järjestely. Tästä on selkeänä osoituksena vaatimus japanilaisten palkkaamisesta radan vartiointia suorittavan poliisivoiman avaintehtäviin. Toisaalta se osoittaa myös, että Japani ei onnistunut Shandongissa saavuttamaan samanlaista valta-asemaa kuin Mantšuriassa. Siellä Japani saattoi avoimesti sijoittaa sotilaitaan vartioimaan täysin japanilaisomisteisen Etelä-Mantšurian rautatieyhtiön hallinnoimaa rataa.¹⁵⁹

Lisäksi salainen sopimus johti lupaukseen siviilihallinnon lakkauttamisesta, mutta myös Kiinan myöntymiseen Japanin tärkeimpien Shandong-vaatimusten osalta.¹⁶⁰ Allekirjoittamalla tämän sopimuksen Kiina antoi Ellemanin mukaan hiljaisen hyväksyntänsä vuoden 1915 sopimuksille.¹⁶¹ Syyskuun 1918 sopimus noudatti 1915 määriteltyä periaatetta, että Kiina kustantaisi kaiken tulevan rautatierakentamisen Shandongissa ottamalla lainaa Japanilta. Vuosien 1918 ja 1915 sopimusten välinen yhteys teki myöhemmin kiinalaisedustajien aseman Pariisin rauhankonferenssissa huomattavasti hankalammaksi. Se teki vaikeammaksi osoittaa, että Japani olisi käyttänyt voimaa pakottaakseen Kiinan suostumaan 21 vaatimukseen.¹⁶² Lisäksi Kiinan hyväksymisviestissään käyttämä ilmaisu, että se ”miehellään suostui” vuoden 1918 salaisiin sopimuksiin, teki tehtävästä entistä mahdottomamman.¹⁶³

Japanin aseman varmistaminen Shandongin rautatiellä oli Terauchin tavoite tässä sopimuksessa, missä myös onnistuttiin. Se tehtiin juuri ennen kuin hän erosi

¹⁵⁹ Köll 2015, 124-125; Matsusaka 2015, 38, 40.

¹⁶⁰ Bauer 1994, 182-183.

¹⁶¹ Elleman 2015, 24.

¹⁶² Elleman 2015, 26.

¹⁶³ Elleman 2015, 27.

pääministerin virasta Kiinan-politiikkaan liittymättömistä syistä. Hara Takeshi valittiin pääministeriksi 29. syyskuuta. Hara vastusti manner-Aasiassa harjoitettua militarismia ja oli valmis luopumaan edellisen hallituksen Kiinaa ja Yhdysvaltoja ärsyttäneestä yli-innokkaasta taloudellisesta laajenemisesta Kiinassa. Hän kuitenkin ymmärsi, että Japanin aseman luovuttaminen Shandongissa olisi poliittinen itsemurha. Näin ollen Japanin tavoitteet tulevassa rauhankonferenssissa eivät muuttuneet hänen valtaantulonsa myötä.¹⁶⁴

2.3 ”Shandongin kysymys” osana rauhansopimuksen neuvottelua

Vuoden 1918 marraskuussa julistettiin aselepo, eikä maailmansodan päättävä rauhankonferenssin alkamiseen ollut enää pitkä aika. Joulukuun 2. päivä Japanin hallitus päätti virallisesti, että Jiaozhou palautettaisiin Kiinalle vasta sitten, kun Saksa olisi ensin luovuttanut sen Japanille ehdoitta. Näin estettäisiin tilanne, jossa Saksa palauttaisi oikeutensa suoraan Kiinalle. Rauhansopimuksen tultua voimaan Japanin tarkoituksena oli ryhtyä suoriin neuvotteluihin Kiinan kanssa asian suhteen. Tämän kaksiosaisen prosessin tavoitteena oli Shandongin rautatien ja kaivosten hallinta. Jos Japani ei onnistuisi rautatien saamisessa, se menettäisi vaikutusvaltansa Shandongin provinssissa. Rataa se halusi edelleen hallinnoida yhdessä Kiinan kanssa. Näistä syistä Makino Nobuakin johtaman Japanin lähetystön tärkein tavoite tammikuussa 1919 alkaneessa Pariisin rauhankonferenssissa oli sisällyttää rauhansopimukseen artikla, joka määrittäisi Saksan siirtävän oikeutensa Shandongissa Japanille.¹⁶⁵

Mitä tuli Kiinan edustukseen rauhankonferenssissa, sekä Pekingin että Kantonin hallitus lähettivät omat lähetystönsä. Kantonin hallitus kuitenkin tiesi, ettei sillä ollut kansainvälistä tunnustusta, joten se teki Pekingin hallitukselle ehdotuksen yhteisestä lähetystöstä. Pekingin hallitus oli haluton yhteistyöhön, mutta Yhdysvaltojen myötävaikutuksella hallitukset saivat sovittua, että Kantonin hallituksesta lisättäisiin edustaja Kiinan viralliseen lähetystöön konferenssissa. Tämän ansiosta Kiina pystyi

¹⁶⁴ Kawamura 2000, 139; Nakatani 2014, 174-175, 182.

¹⁶⁵ Gates 2014, 72-73; Kawamura 2000, 140.

esiintymään konferenssissa yhtenäisenä, mikä vahvisti sen asemaa neuvottelupöydässä. Lähetystä johti ulkoministeri Lu Zhengxiang¹⁶⁶, mutta Shandongin kysymyksessä eniten näkyvillä oli Yhdysvalloissa kouluttautunut lakimies V. K. Wellington Koo. Lähetystöön kuului myös myöhemmin Washingtonin konferenssissa Kiinan lähetystä johtanut Alfred Sao-ke Sze, ja Kantonin hallituksen edustaja oli C. T. Wang.¹⁶⁷

Suurin osa konferenssin päätösvallasta oli kuitenkin keskitetty ”Neljän suuren”¹⁶⁸ edustajille, jotka kokoontuivat salassa lähes päivittäin. Iso-Britanniaa edusti pääministeri David Lloyd George, Yhdysvaltoja presidentti Woodrow Wilson, Ranskaa pääministeri Georges Clemenceau ja Italiaa pääministeri Vittorio Emanuele Orlando.¹⁶⁹ Näistä neljästä vain Lloyd George ja Kiinalle myötämielinen Wilson ottivat merkittävästi kantaa Shandongin kysymykseen. Italia oli väliaikaisesti vetäytynyt konferenssista sinä aikana, kun suurin osa Shandongin koskevista neuvotteluista käytiin,¹⁷⁰ ja Clementsin ja Sharpin mukaan Clemenceau lähinnä myötäili Lloyd Georgea asiaa koskevilla kysymyksillä.¹⁷¹

Hallituksensa tavoitteiden mukaisesti Japania edustanut Makino suositteli puheenvuorossaan konferenssille tammikuun 27. päivä, että Japanille luovutettaisiin Jiaozhou, Shandongin rautatie ja Saksan muut oikeudet alueella ehdoitta. Makino myös ilmoitti, että Japani aikoi pitää tulevat sen ja Kiinan väliset neuvottelut Shandongista konferenssin ulkopuolella. Seuraavana päivänä Kiinaa edustanut Koo argumentoi, että nämä oikeudet pitäisi palauttaa Kiinalle. Hänen mukaansa Saksa oli hankkinut vuokra-alueen pakolla, ja sen luovuttaminen jollekin muulle valtiolle kuin Kiinalle ei tulisi kysymykseen. Lisäksi nämä oikeudet tarjoaisivat Japanille paitsi käytännössä Shandongin hallinnan, myös strategisen väylän koko pohjois-Kiinaan.¹⁷²

¹⁶⁶ Vaihtoehtoinen translitterointi Lou Tseng-Tsiang.

¹⁶⁷ Arnander ja Wood 2016, 127, 129; Clements ja Sharp 2008, 58.

¹⁶⁸ Iso-Britannia, Yhdysvallat, Ranska ja Italia. Englanniksi Big Four tai Council of Four.

¹⁶⁹ Arnander ja Wood 2016, 133.

¹⁷⁰ Elleman 2015, 77.

¹⁷¹ Clements ja Sharp 2008, 93.

¹⁷² Elleman 2015, 41-42; Kawamura 2000, 145.

Vastauksena tähän puheenvuoroon Makino kertoi Kiinan ja Japanin jo tehneen sopimukset vuokra-alueesta ja Shandongin rautatiestä, viitaten syyskuun 1918 salaiseen sopimukseen. Koo ei tiennyt tätä, vaan oletti Makinon puhuvan vuoden 1915 Shandong-sopimuksesta. Hän perusteli, ettei se ollut pätevä, koska se solmittiin uhkavaatimuksen johdosta. Kiinan sodanjulistus oli myös muuttanut tilannetta siinä määrin, ettei sen sisältöä enää voitu panna täytäntöön.¹⁷³ Koo oli järkyttynyt, kun Makino esitteli Japanin ja Kiinan vuoden 1918 syyskuussa tekemän sopimuksen, jossa Kiinan hallitus myöntyi Jiaozhoun miehitykseen ja järjestelyihin Shandongin rautatien suhteen lainaa vastaan. Tämä sopimus oli aiemmin tuntematon kaikille paitsi japanilaislähetystölle.¹⁷⁴

Pekingin hallituksen päätös olla kertomatta salaisista sopimuksista edustajilleen kyseenalaisti sen käyttämän argumentin sopimukseen pakottamisesta. Japani taas oli informoinut lähetystöään kaikista Shandongiin liittyvistä yksityiskohdista. Se, että Kiina oli jo lainasopimuksen mukaisesti saanut Japanilta 20 miljoonan jenin ennakkomaksun, teki sen tavoitteen sopimusten kumoamisesta entistä haastavammaksi.¹⁷⁵ Kun Pekingin hallitusta kritisoitiin salaisista sopimuksista, se väitti kaikkien neuvottelujen Japanin kanssa olleen avoimia. Nishihara-lainat olivat erityisen raskauttavia Duanin hallitukselle, ja saivat lehdistön kyseenalaistamaan, ajoiko hallitus todella Kiinan etua.¹⁷⁶

Tässä vaiheessa Kiinalle kostautui se, ettei sillä maan sisäisen sekasorron johdosta ollut selkeää, pitkäaikaista strategiaa Shandongin suhteen. Maan ulkopolitiikassa oli liiaksi luotettu siihen, että sodanjulistus Saksalle ja osallistuminen rauhankonferenssiin riittäisivät Kiinalle turvaamaan Saksan entisten oikeuksien luovuttamisen sille. Japani taas oli sodan aikana tapahtuneista hallituksenvaihdoista huolimatta ollut hyvin päämäärätietoinen sen Shandongiin liittyvien tavoitteiden ajamisessa. Sen solmimat sopimukset Kiinan ja eurooppalaisten suurvaltojen kanssa varmistivat, ettei sen vaatimuksia Shandongin suhteen voitu sivuuttaa. Erityisesti Shandongin rautatien

¹⁷³ Elleman 2015, 42-43.

¹⁷⁴ Arnander ja Wood 2016, 132-133.

¹⁷⁵ Elleman 2015, 34, 39, 54.

¹⁷⁶ Forster 2018, 66-67.

kohtalo näytti olevan jo sinetöity syyskuun 1918 sopimuksen johdosta. Lisäksi Japanin aiemmat lupaukset vuokra-alueen palauttamisesta eivät koskeneet sitä.

Tammikuun 28. päivän jälkeen Shandongin kysymystä ei konferenssissa käsitelty lähes kolmeen kuukauteen, jotta siitä voitiin kerätä lisää tietoa.¹⁷⁷ Kiinan lähetystön argumentteja aiheeseen liittyen voidaan tarkastella sen helmikuussa 1919 julkaisemasta dokumentista *The claim of China for direct restitution to herself of the leased territory of Kiaochow, the Tsingtao-Chinan railway and other German rights in respect of Shantung province*. Syyskuun 1918 sopimuksen solmimista perusteltiin Kiinan pelolla siitä, että lokakuussa 1917 Japanin Qingdaoon perustama siviilihallinto oli yritys miehittää Shandongin provinssi pysyvästi. Shandongin rautatie ja sen varrella olevat kaivokset oli myös asetettu siviilihallinnon alaisiksi. Kiina oli tehnyt sopimuksen ratkaistakseen tämän tilanteen. Sopimuksen muistioissa Japani suostui vetämään enimmät joukkonsa Shandongin rautatieltä ja lakkauttamaan siviilihallinnon.¹⁷⁸ Esittämällä syyskuun 1918 sopimuksen osana Kiinan pyrkimyksiä suojella oikeuksiaan Shandongissa lähetystö pyrki rajoittamaan vahinkoa, jonka sopimuksen julkitulo oli Kiinan asemalle Pariisissa aiheuttanut. Tämän sopimuksen johdosta oli kuitenkin sovittu myös, että rautatietä tulisivat hallinnoimaan Kiina ja Japani yhdessä.¹⁷⁹ Tämä osoittaa, kuinka vaikeassa tilanteessa Kiinan lähetystö oli. Se ei pystynyt selittämään syyskuun 1918 sopimusta aukottomasti niin, että lähetystön argumentit konferenssissa eivät tulisi kyseenalaistetuiksi.

Vaatimukselleen vuokra-alueen suorasta palauttamisesta Kiinan lähetystö esitti dokumentissa lukuisia perusteluja. Shandongin hallinta tarjosi mahdollisuuden koko pohjois-Kiinan taloudelliseen hallintaan. Se oli markkina-alueena laaja ja omasi tärkeitä raaka-aineita. Lisäksi otettiin esille rautatien tarjoavan mahdollisuuksia kaupankäynnissä sekä jatkoyhteyksiensä vuoksi nopean reitin mereltä Pekingiin. Kiinan

¹⁷⁷ Elleman 2015, 56.

¹⁷⁸ Memorandum, *The claim of China for direct restitution*, 13-14.

¹⁷⁹ Exchange of Notes embodying an arrangement concerning questions in Shantung, *Shantung Treaties and Agreements*, 91.

piti hallita sitä säilyttääkseen puolustuskykynsä. Sopimusten, jotka tehtiin 21 vaatimuksen perusteella, painotettiin olevan pakon edessä tehtyjä ja rauhankonferenssin muokattavissa. Sodanjulistuksen todettiin myös mitätöineen aiemmat sopimukset Saksan kanssa, joten oikeuksien kuuluisi palautua automaattisesti Kiinalle. Vaikka näin ei kävisi, vuokrasopimus kielsi Saksaa luovuttamasta vuokra-aluetta muille, ja vuonna 1900 tehdyssä rautatietä koskeneessa sopimuksessa vain Kiinalla mainittiin olevan oikeus ostaa se, mikä myös viittasi siihen, että Saksa ei voisi luovuttaa sitä muille.¹⁸⁰ Tämä huomio oikeuksien luovuttamisen esteellisyydestä on mielenkiintoinen, sillä juuri sitä Japani vaati Saksalta. Kuitenkin jos Kiinan sodanjulistus oli kumonnut sopimukset Saksan kanssa, nämäkään kohdat niistä eivät enää päteneet. Lisäksi Kiinan vuoden 1915 sopimuksessa antama myöntymys Japanin ja Saksan välisten neuvottelujen lopputulokselle voidaan ajatella muodostavan poikkeuksen näille sopimusten ehdoille. Vaikka Kiinan lähetystö painotti sopimuksen olevan pakon edessä tehty, kansainvälinen laki ei tunnustanut tämän olevan pätevä peruste muokata tai kumota sitä.¹⁸¹

Suurin osa Shandongia koskevista neuvotteluista käytiin tapaamisissa Wilsonin, Lloyd Georgen ja Clemenceaun sekä Kiinan ja Japanin lähetystöjen välillä huhtikuun lopulla. Italia oli väliaikaisesti vetäytynyt neuvotteluista oman aluekiistansa johdosta. Kiinan ja Japanin lähetystöt eivät tavanneet toisiaan, ja tästä johtuen vastuu puolustaa Kiinan näkökantaa Japanin edustajille jäi suurelta osin Wilsonin harteille.¹⁸² Lloyd George ja Wilson ehdottivat aluksi, että Jiaozhousta tehtäisiin suurvaltojen mandaattialue kuten muista Saksan siirtokunnista. Japani kuitenkin kieltäytyi suostumasta tähän.¹⁸³ Huhtikuun 21. päivän tapaamisessa japanilaiset painottivat, että 20 miljoonan jenin ennakkomaksu Kiinalle osoitti vuoden 1918 sopimuksen olevan voimassa. Sen ehdot myös olettivat vuoden 1915 sopimuksen olevan voimassa ja näin todisti sen validiteetin. Hälventääkseen epäilyjä Shandongin provinssin tulevan statuksen suhteen Japanin

¹⁸⁰ Memorandum, *The claim of China for direct restitution*, 15-16, 18-19.

¹⁸¹ Wang 2005, 49.

¹⁸² Elleman 2015, 77.

¹⁸³ Arnander ja Wood 2016, 137-138.

lähetyttö otti esille, että syyskuun 1918 sopimuksessa oli sovittu vain, että Kiina ja Japani hallinnoisivat Shandongin rautatietä yhdessä, sekä kahden uuden rautatielinjan rakentamisesta. Japani neuvottelisi Jiaozhoun palauttamisesta Kiinan kanssa heti, kun rauhansopimus Saksan kanssa olisi tehty.¹⁸⁴ Samana päivänä Japanin lähetyttö sai ulkoministeriltään sähkeen, jossa sitä kiellettiin allekirjoittamasta Kansainliiton perustamiskirjaa, jos sen vaatimukset Shandongin suhteen hylättäisiin.¹⁸⁵

Japanin edustajat kutsuttiin tapaamaan Wilson, Lloyd George ja Clemenceau uudelleen seuraavana päivänä. Makino totesi, että vuoden 1918 sopimus täydensi vuoden 1915 sopimusta. Japanin ehdot Jiaozhoun palauttamiselle olivat hänen mielestään oikeutetut, kun otti huomioon, mitä Japani oli tehnyt ottaakseen sen Saksalta. Lloyd Georgen mielestä ei ollut tarpeellista mainita sopimuksessa, miten Japanin ottamat alueet jaettaisiin uudelleen. Japanilaiset protestoivat voimakkaasti.¹⁸⁶ Japanilaisreaktion voimakkuuden voi nähdä johtuvan Japanin tarpeesta saada kansainvälinen tunnustus oikeuksilleen Shandongissa. Tätä se ei olisi saanut, jos asiaa ei olisi mainittu sopimuksessa.

Kiinan edustajien tavatessa Neljän suuren edustajia samana päivänä Koo painotti edelleen Kiinan allekirjoittaneen sopimukset uhkavaatimuksen tuloksena.¹⁸⁷ Pakon edessä ja vapaasta tahdosta allekirjoitetut sopimukset olivat hänen mielestään eri asia. Hän myös kritisoi Shandongiin sijoitettuja japanilaisjoukkoja, joiden vetäytymistä Kiina oli useasti vaatinut. Wilson huomautti, että vaikka Kiinan ja Japanin sopimus olisi laitton ja se mitätöitäisiin, Ison-Britannian ja Ranskan sopimukset sitoisivat Neljän suuren kädet edelleen.¹⁸⁸ Italian ja Venäjän kanssa tehdyt sopimukset olivat menettäneet merkityksensä, sillä Italia oli vetäytynyt neuvotteluista ja Venäjällä tapahtunut vallankumous oli poistanut sopimuksen tehneen keisarillisen hallituksen vallasta.

¹⁸⁴ Elleman 2015, 68.

¹⁸⁵ Kawamura 2000, 146-147.

¹⁸⁶ Arnander ja Wood 2016, 138-140.

¹⁸⁷ Arnander ja Wood 2016, 143; Elleman 2015, 78.

¹⁸⁸ Arnander ja Wood 2016, 143-144, 146.

Huhtikuun 23. päivä Japanin lähetystö totesi neuvotteluissa, että Kiinan sodanjulistus ei vaikuttanut vuoden 1915 sopimukseen, varsinkaan koska sen jälkeen tehty vuoden 1918 sopimus pohjautui siihen. Lisäksi Kiina oli jo jälkimmäisen sopimuksen pohjalta saanut 20 miljoonan jenin ennakkomaksun.¹⁸⁹ Japanin edustajat mainitsivat maalla olevan kiinnostusta Kansainliittoon, mutta protestoivat sitä, että liitto ei ottanut käyttöön periaatetta rotujen tasa-arvosta. Lähetystö ei voinut hyväksyä tämän lisäksi Jiaozhoun vaatimustensa kieltämistä.¹⁹⁰ Japanin uhkaus jäädä pois Kansainliitosta loi painetta Wilsonille, jonka idea järjestö oli. Hän ei mielestään voinut hylätä Kiinaa, mutta totesi, että jos Japani luopuisi Jiaozhousta ja sen mukana tulevasta sotilaallisesta asemasta ja tyytyisi vain taloudellisiin etuihin se ainakin kohtelisi Kiinaa paremmin kuin Saksa.¹⁹¹ Tämä sopi Japanin tavoitteisiin oikein hyvin, ja Makino teki useita myönnytyksiä. Esimerkiksi hän sitoutui siihen, että Japanin joukot vetäytyisivät niin nopeasti kuin mahdollista Shandongista rauhansopimuksen tultua voimaan. Rautatien suhteen hän myöntyi siihen, että rataa suojelevat poliisit olisivat vain kiinalaisia, ja Kiinalla olisi valta nimittää japanilainen rautatieneuvonantaja. Myönnytykset johtuivat osittain japanilaisten halusta ylläpitää tai parantaa suhteita Yhdysvaltoihin.¹⁹²

Wilson ehdotti, että Japani julkisesti sitoutuisi näihin myönnytyksiin.¹⁹³ Japanin edustajat suostuivat Wilsonin ehdotukseen, ja antoivat selvityksen maansa aikeista 30. huhtikuuta: Japani aikoi palauttaa Jiaozhoun Kiinalle ja säilyttää Shandongissa vain Saksan taloudelliset oikeudet. Rautatien omistajat käyttäisivät erikoispoliisia liikenteen suojeluun eivätkä mihinkään muuhun. Poliisivoimat koostuisivat vain kiinalaisista sekä japanilaisista ohjaajista, jotka yhteisen rautatieyhtiön johtajat valitsisivat ja Kiina nimittäisi. Vaikka näytti siltä, että Japani oli lieventänyt vaatimuksiaan, se oli silti saavuttanut päätavoitteensa. Jiaozhou annettaisiin sille määrittelemättömänä aikana tapahtuvaa Kiinalle palauttamista varten.¹⁹⁴ Rautatietä koskeva lausunto on sisällöltään

¹⁸⁹ Elleman 2015, 81.

¹⁹⁰ Arnander ja Wood 2016, 148-149.

¹⁹¹ Arnander ja Wood 2016, 149; Elleman 2015, 54.

¹⁹² Nakatani 2014, 182-183.

¹⁹³ Elleman 2015, 82; Nakatani 2014, 183.

¹⁹⁴ Arnander ja Wood 2016, 149.

myös hyvin samanlainen kuin vuoden 1918 sopimuksen yhteydessä sovitut ehdot, ja näin ei vaarantanut Japanin tavoitteita sen suhteen.

Ellemanin mukaan on silti huomionarvoista, ettei julistuksessa mainita vuosien 1915 ja 1918 sopimuksia. Tämä osoitti, että Japani oli valmis uuteen ratkaisuun Shandongin suhteen. Se kuitenkin varoitti, että jos Kiina ei suostuisi näihin ehtoihin, sillä ei olisi muuta vaihtoehtoa kuin nojautua aiemmin tehtyihin sopimuksiin.¹⁹⁵ Wilson taas toivoi kompromissiratkaisun mahdollistavan asian tuomisen Kansainliiton myöhempään käsittelyyn.¹⁹⁶ Ellemanin mukaan Japanin Versailles'n rauhansopimuksessa saamat taloudelliset oikeudet olivat rajoittuneemmat kuin sen omissa sopimuksissa Kiinan kanssa, ja tältä kantilta Japani "hävisi" neuvotteluissa.¹⁹⁷ Scott ei kuitenkaan pidä Wilsonin saavuttamaa kompromissia riittävänä, koska se ei kylliksi ottanut Kiinan suvereniteettia huomioon.¹⁹⁸ Täytyy myös ottaa huomioon, kuinka Wilson-myönteinen Elleman tutkimuksessaan on. Loppujen lopuksi Japanin myönnytykset eivät olleet erityisen merkittäviä Shandongin kysymyksen kokonaistilanteen kannalta. Taloudelliset oikeudet, kuten rautatien hallinta, olivat olleet muutenkin Japanin päätavoite Shandongissa, ja se oli luvannut palauttaa vuokra-alueen jo vuonna 1915. Tätä tulosta täytyy siis pitää onnistumisena Japanille.

Japanin antaman lausunnon pohjalta päätettiin niistä Shandongia koskevista artikloista, jotka tulivat olemaan lopullisessa rauhansopimuksessa. Tämä tehtiin Yhdysvaltojen, Ison-Britannian, Ranskan ja Japanin edustajien kesken samana päivänä kuin julistus annettiin, 30. huhtikuuta.¹⁹⁹ Artiklat määräisivät Saksan luovuttamaan kaikki Jiaozhoun vuokrasopimuksessa ja muuten Shandongin provinssia koskevilla sopimuksilla saavuttamansa edut Japanille. Tämä sisälsi myös Shandongin rautatien, kaikki sen

¹⁹⁵ Elleman 2015, 82, 84.

¹⁹⁶ Kawamura 2000, 148.

¹⁹⁷ Elleman 2015, 86.

¹⁹⁸ Scott 2008, 205.

¹⁹⁹ Note, *Shantung Treaties and Agreements*, 105.

sivuhaarat, asemat, kaivokset ynnä muun siihen liittyneen omaisuuden.²⁰⁰ Päätöksestä tiedotettiin Kiinan lähetystölle, joka esitti vastalauseensa suurvaltojen johdolle.²⁰¹

Rauhankonferenssin Shandong-päätöksen tultua kiinalaisten tietoon 4. toukokuuta Pekingissä alkoivat suuret ja väkivaltaiset mielenosoitukset. Mielenosoitukset, lakot ja japanilaistuotteiden boikotit levisivät ympäri Kiinaa. Samaan aikaan Kiinan lähetystö yritti vielä neuvotella saavuttaakseen paremmat ehdot.²⁰² Lähetystö pitäytyi edelleen väitteissään siitä, että Kiinan sodanjulistus Saksalle kumosi aiemmat sopimukset sen kanssa, sekä vuosien 1915 ja 1918 sopimusten allekirjoittamisesta pakon alaisena. Jos vuokra-alue aiottiin palauttaa Kiinalle, ei ollut syytä antaa sitä Japanille ja odottaa sen ryhtyvän asiasta oma-aloitteisesti neuvotteluihin. Vaikka ehdotuksessa tehtiin jako Kiinan poliittisten ja Japanin taloudellisten oikeuksien välillä, Saksan vaihtaminen Japaniin koettiin suuremmaksi uhaksi Kiinalle maan lähemmän sijainnin vuoksi.²⁰³

Toukokuun 6. päivä sekä Pekingin että Kantonin hallitusten edustajat vetosivat lähetystöön. Sopimusta ei tulisi allekirjoittaa, jos konferenssissa hylättäisiin Kiinan vaatimukset Japanin eduksi.²⁰⁴ Samana päivänä Kiinan lähetystö esitti virallisen varauksen ehdotusta kohtaan. Ehdotetussa varauksessa Kiinalla olisi sopimuksen allekirjoittamisesta huolimatta oikeus vaatia Shandongin kysymyksen uudelleenavaamista sopivana ajankohtana.²⁰⁵ Touko- ja kesäkuun aikana Kiinan lähetystö pyrki saamaan oikeuden allekirjoittaa rauhansopimus tällä varauksella. Wilson oli myötämielinen, mutta Clemenceau ja Lloyd George vastustivat ajatusta. Heidän mielestään Kiinan tulisi allekirjoittaa sopimus ilman varauksia.²⁰⁶ Lopulta oikeus varauksiin evättiin ennakkotapauksen puutteeseen vedoten.²⁰⁷

²⁰⁰ Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Germany, *Shantung Treaties and Agreements*, 98.

²⁰¹ Chinese Delegation to President of Council of Three, *Shantung Treaties and Agreements*, 105-106.

²⁰² Arnander ja Wood 2016, 150, 157; Forster 2018, 68.

²⁰³ Chinese Delegation to President of Council of Three, *Shantung Treaties and Agreements*, 106.

²⁰⁴ Clements ja Sharp 2008, 86.

²⁰⁵ Chinese Reservation, *Shantung Treaties and Agreements*, 107; Proposed Chinese Reservation, *Shantung Treaties and Agreements*, 108.

²⁰⁶ Arnander ja Wood 2016, 150-151; Elleman 2015, 114.

²⁰⁷ Official Statement of Chinese Delegation, *Shantung Treaties and Agreements*, 109.

Tässä vaiheessa oli epäselvää, kuka Pekingin hallituksessa oli vastuussa ohjeiden antamisesta lähetystölle. Japanille myötämieliset ministerit olivat joutuneet eroamaan toukokuun 4. päivä alkaneiden mielenosoitusten takia. Kun lähetystö sähköitti presidentille saadakseen ohjeet sopimuksen suhteen, tämä yritti erota vastauksen antamisen sijaan. Pääministeri vaihtui 13. kesäkuuta, ja uusi hallitus astui valtaan 23. päivä. Kun 28. kesäkuuta pidettävä allekirjoitusseremonia lähestyi, lähetystö joutui tekemään päätöksen itse. Pekingin ja Kantonin hallitusten edustajien poliittisista erimielisyyksistä huolimatta lähetystö oli yksimielinen sopimuksen allekirjoittamatta jättämisestä. Joitain tunteja allekirjoitusseremonian jälkeen lähetystö sai viimein myös viralliset ohjeet jättää sopimus allekirjoittamatta.²⁰⁸ Koska Kiina ei allekirjoittanut rauhansopimusta, se ilmoitti erillisellä julistuksella 15. syyskuuta 1919 sotatilan Saksan kanssa päättyneen.²⁰⁹

Vaikka Kiinan lähetystö neuvotteli Pariisin rauhankonferenssissa taidokkaasti, lopputulos oli sille kuitenkin pettymys. Alkuasetelma oli sille kuitenkin niin epäedullinen, että on vaikea jälkikäteenkään nähdä mahdollisuutta sille, että se olisi saavuttanut tavoittelemansa ratkaisun Shandongin kysymykseen. Japani oli taidokkaasti turvannut asemansa kysymyksen suhteen jo etukäteen vuoden 1915 ja 1918 sopimuksilla Kiinan ja vuoden 1917 sopimuksilla eurooppalaisten suurvaltojen kanssa. Makino myös onnistui painostamaan Kiinalle myötämielistä Wilsonia konferenssissa uhkaamalla Japanin jäävän pois Kansainliitosta. Vaikka se tekikin joitain myönnytyksiä, rauhansopimuksen artikkelit 156-158 takasivat Japanille muiden suurvaltojen tunnustuksen sen asemalle Shandongissa.²¹⁰ Jos kiinalaislähetystö olisi allekirjoittanut sopimuksen, se olisi todennäköisesti jätetty ratifioimatta kotimaisesta vastustuksesta johtuen, mikä olisi tehnyt Shandongin kysymyksestä vielä monimutkaisemman sekä hiertänyt Kiinan ja Japanin välejä entistä enemmän. Jos Kiina taas olisi ratifioinut sopimuksen esimerkiksi

²⁰⁸ Arnander ja Wood 2016, 156; Clements ja Sharp 2008, 90-91.

²⁰⁹ Presidential Mandate declaring at an End the State of War with Germany, *Treaties with and concerning China*, 1381.

²¹⁰ Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Germany, *Shantung Treaties and Agreements*, 98.

Japanin painostuksen takia, se olisi myöntynyt tämän ehtoihin ja Shandongin rautatie olisi päätyntä yhteisyrityksen hallinnoimaksi. Kysymyksen jäätyä Pariisissa ratkaisematta aiheesta jouduttiin kuitenkin vielä neuvottelemaan. Japani halusi tehdä tämän maiden välisten kahdenkeskisten neuvottelujen avulla, kun taas Kiina toivoi tilaisuutta tuoda Shandongin kysymyksen uudelleen kansainvälisen yhteisön käsiteltäväksi.

3. Washingtonin konferenssin ohessa käydyt Shandong-neuvottelut

3.1 Kohti Shandongin kysymyksen uudelleen käsittelyä

Kansainvälinen paine Japania kohtaan palauttaa Jiaozhou Kiinalle kasvoi Pariisin rauhankonferenssin jälkeen.²¹¹ Ajatus vuokra-alueen palauttamisesta oli kuitenkin varsin epäsuosittu Japanissa. Se myös edelleen hallinnoi Shandongin rautatietä ja ylläpiti varuskuntaa Jinanissa.²¹² Yhtä kaikki Shandongista tuli Japanille kiusallinen aihe, ja se halusi sopia asiasta suorilla neuvotteluilla Kiinan kanssa. Tällaisen aloitteen se myös teki 20. tammikuuta 1920. Kiina ei kuitenkaan suostunut neuvottelemaan Shandongista Versailles'n rauhansopimuksen pohjalta, jota se ei ollut allekirjoittanut.²¹³ Japani antoi lausunnon 26. tammikuuta, jossa se totesi haluavansa aloittaa neuvottelut Kiinan kanssa täyttääkseen antamansa lupauksen Jiaozhoun palauttamisesta, ja toivoi asiaan nopeaa ratkaisua. Se myös lupasi vetää Shandongin rautatien varrelle sijoitetut joukot pois, kun sopimus Shandongista saataisiin tehtyä tai Kiina pystyisi suojelemaan rataa.²¹⁴ Japani teki aloitteita neuvottelujen avaamiseksi myös huhti- ja kesäkuussa 1920. Kiinan vastaus oli, että asiasta ei tarvinnut neuvotella: Japanin tulisi vain vetäytyä Shandongista.²¹⁵ Lokakuussa 1921 Japani lähetti huomautuksen Kiinalle, että oli kulunut jo yli vuosi siitä, kun Japani oli ehdottanut neuvotteluja asian tiimoilta.²¹⁶

Yhdysvallat piti Washingtonissa 12. marraskuuta 1921 alkaen konferenssin, johon kutsuttiin yhteensä yhdeksän maata. Konferenssin tarkoituksena oli estää laivastojen kilpavarustelu Yhdysvaltojen, Ison-Britannian ja Japanin välillä, sekä keskustella Itä-Aasian turvallisuuskysymyksistä ja eri maiden intresseistä alueella. Kiinan asema ja tulevaisuus olivat yksi keskeisistä kysymyksistä konferenssissa. Se oli jo yli vuosikymmenen ajan kärsinyt sisäisistä levottomuuksista, eikä sillä ollut voimakasta

²¹¹ Bauer 1994, 182.

²¹² Young 2011, 191.

²¹³ Beniard 2011, 274-275.

²¹⁴ Statement of Japanese Ministry for Foreign Affairs, *Shantung Treaties and Agreements*, 116.

²¹⁵ Young 2011, 191.

²¹⁶ Elleman 2015, 130.

keskusvaltaa.²¹⁷ Pekingin hallitus tunnustettiin kansainvälisesti Kiinan lailliseksi hallitukseksi ja kutsuttiin Washingtonin konferenssiin. Sen valta oli tosiasiaassa hyvin rajallinen maan sekasortoisen sisäpoliittisen tilanteen takia, ja lisäksi se oli suurissa taloudellisissa vaikeuksissa. Kantonin hallituksella ei ollut minkäänlaista kansainvälistä tunnustusta. Yhdysvallat kuitenkin toivoi, että Kiina voisi esiintyä konferenssissa yhtenäisenä, kuten Pariisissa oli tehty. Pekingin hallitus oli valmis sisällyttämään lähetystöönsä edustajan Kantonin hallituksesta, mutta Kantonin hallitus halusi lähettää oman lähetystönsä konferenssiin. Sitä ei kuitenkaan kutsuttu, ja se ilmoitti, ettei tunnustaisi konferenssin Kiinaa koskevia päätöksiä.²¹⁸

Japanissa oltiin epäileväisiä kutsusta Washingtoniin. Sen johto tiesi hyvissä ajoin, että konferenssissa käsiteltäisiin itä-Aasiaan liittyviä kysymyksiä. Tällä saralla Japanilla oli paljon enemmän menetettävää kuin pelkän asevarustelun rajoittamisen suhteen.²¹⁹ Maassa pelättiin, että sitä rankaistaisiin sen Shandong-politiikasta. Japani ilmoitti, ettei suostuisi neuvottelemaan Shandongista konferenssissa.²²⁰ Se halusi mieluummin sopia asian suorilla neuvotteluilla Kiinan kanssa, kuten sen pyrkimykset etsiä tähän mahdollisuutta ennen konferenssia osoittavat.²²¹ Yhdysvaltain ulkoministeri Charles Evans Hughes sai vakuutettua Japanin johdon, ettei Japania rankaistaisi Shandongin takia konferenssissa.²²² Valmistautuessaan konferenssiin Japani pyrki silti varmistamaan, että muun muassa 21 vaatimusta ja Shandongia ei käsiteltäisi konferenssissa. Japanin Yhdysvaltojen-lähettiläs Shidehara Kijuro kävi Hughesin kanssa neuvotteluja asian tiimoilta.²²³

Kiinassa taas pelättiin sitä, että Shandongia ei käsiteltäisi konferenssissa. Maassa uskottiin, että konferenssin päätöksellä tai suosituksella olisi valtava painoarvo

²¹⁷ Armstrong 1994, 251.

²¹⁸ Beniard 2011, 72, 74, 82, 164-166.

²¹⁹ Gow 2004, 82.

²²⁰ Gates 2014, 76.

²²¹ Beniard 2011, 134-135.

²²² Gates 2014, 76.

²²³ Gow 2004, 86.

Shandongin kysymyksen ratkaisussa.²²⁴ Kiina ei myöskään halunnut suoria neuvotteluja Japanin kanssa, koska yleinen mielipide maassa oli selvästi niitä vastaan. Kiina julisti, että konferenssissa pitäisi käsitellä Shandongin kysymystä. Iso-Britannia ja Yhdysvallat olivat kuitenkin Japanin kanssa yhtä mieltä siitä, että asia olisi parempi käsitellä ennen konferenssin alkua.²²⁵ Näin ei kuitenkaan tapahtunut. Hughes kuitenkin piti lupauksensa Japanille eikä antanut Kiinan tuoda Shandongin kysymystä konferenssin viralliseen käsittelyyn.²²⁶ Hughes ja Iso-Britanniaa konferenssissa edustanut entinen ulkoministeri Arthur James Balfour uskoivat, että neuvottelijoiden asenteista tulisi järkkymättömämmät, jos asia käsiteltäisiin konferenssissa. He eivät myöskään halunneet kyseenalaistaa Versailles'n rauhansopimusta avaamalla asiaa uudelle käsittelylle.²²⁷ Iso-Britannia, Ranska ja Italia olivat jo hyväksyneet Pariisin rauhankonferenssissa Shandongista tehdyn päätöksen. Toisaalta Japani oli tällöin myös luvannut palauttaa vuokra-alueen Kiinalle, ja tätä lupausta hyödyntäen Kiinalla oli mahdollisuus siirtyä suoraan neuvottelemaan palautuksen ehdoista.²²⁸

Kun vallinnutta tilannetta pohtii Shandongin rautatien kannalta, Japani oli jo laajalti saanut tavoittelemansa kansainvälisen tunnustuksen asemalleen Shandongin rautatiellä. Pariisin neuvottelujen lopputuloshan oli, että se pitäisi Saksan taloudelliset oikeudet alueella itsellään. Kiina ei kuitenkaan tunnustanut Versailles'n rauhansopimusta, mikä tarkoitti sitä, että Shandongin kysymystä ei oltu vielä kokonaisuudessaan ratkaistu. Tästä syystä kritiikki Jiaozhoun vuokra-alueella edelleen hallitsevaa Japania kohtaan lisääntyi, ja se joutui etsimään keinoja saadakseen Kiinan neuvottelupöytään. Pariisin rauhankonferenssin tulosten valossa on jokseenkin kummallista, että Japani halusi välttää aiheen tuomisen konferenssin käsittelyyn, kun taas Kiina vaati sitä ja teki kaikkensa välttääkseen suorat neuvottelut Japanin kanssa.

²²⁴ Beniard 2011, 139.

²²⁵ Craft 2004, 65-66.

²²⁶ Gates 2014, 76.

²²⁷ Beniard 2011, 269.

²²⁸ Clements ja Sharp 2008, 102-103.

Toisaalta aiemmista suorista neuvotteluista oli perintönä esimerkiksi 21 vaatimuksen johdosta tehdyt sopimukset.

Marraskuun 25. päivä 1921 Kiinan lähetystä johtanut Alfred Sao-ke Sze tapasi Balfourin ja Hughesin, jotka taivuttelivat häntä neuvottelemaan Shandongista konferenssin ulkopuolella. Neuvottelujen tulokset olisivat tästä huolimatta hyväksytyt osa konferenssia. Kysymykset, joihin Kiina ja Japani eivät löytäisi ratkaisua, voitaisiin tuoda Ison-Britannian ja Yhdysvaltojen tietoon. Lisäksi Hughes ja Balfour käskivät alaisensa Pekingissä suostuttelemaan Kiinan ulkoministerin Yan Huiqingin²²⁹ suostumaan suoriin neuvotteluihin. Yan myöntyi sillä ehdolla, että Japani tekisi aloitteen neuvotteluihin ryhtymisestä. Tämä johtui tavallisten kiinalaisten negatiivisesta suhtautumisesta suoriin neuvotteluihin ryhtymiseen.²³⁰ Näin marraskuun 30. päivä 1921 konferenssissa pystyttiin ilmoittamaan, että Kiinan ja Japanin väliset neuvottelut Shandongista alkaisivat seuraavana päivänä Ison-Britannian ja Yhdysvaltojen avustuksella. Kiinan lähetystö silti painotti edelleen, että olisi toivonut voivansa tuoda asian konferenssin käsiteltäväksi. Kiinassa pelättiin, että jos neuvottelut eivät tuottaisi tulosta, se ei voisi enää millään muulla tavalla avata Shandongin kysymystä käsittelylle.²³¹

Kiinan 120-henkistä lähetystä Washingtonin konferenssiin johti Pekingin hallituksen lähettiläänä kaupungissa toiminut Sze. Hänen lisäksi lähetystä konferenssissa edustivat Szen lisäksi Pariisin rauhankonferenssissa Kiinaa edustanut V. K. Wellington Koo sekä Wang Chonghui. Nämä kolme myös toimivat Kiinan neuvottelijoina Shandong-neuvotteluissa. Varsinkin Koo oli ollut haluton suostumaan konferenssin ulkopuolisiin keskusteluihin.²³² Neuvottelujen pöytäkirjoista näkee, että Sze ja Koo olivat suuressa roolissa, kun taas Wang osallistui keskusteluun harvemmin. Myös Beniard on pannut tämän merkille. Kolmikko kuitenkin aina neuvotteli ennen tapaamista käsiteltävänä olevista kysymyksistä, jotta itse neuvotteluissa heillä olisi yhtenäinen kanta.²³³

²²⁹ Nimi on aiemmin translitteroitu muotoon Yen Hui-Ch'ing.

²³⁰ Beniard 2011, 269-270.

²³¹ Beniard 2011, 276-277.

²³² Craft 2004, 66; Wang 2005, 42.

²³³ Beniard 2011, 286.

Japanin lähetystöstä neuvotteluihin osallistuivat Shidehara Kijuro, Hanihara Masanao ja Debuchi Katsuji. Shideharalla oli Japanin lähetystöstä eniten valtaa Kiinaan liittyvissä kysymyksissä, ja oli hyvin toiveikas Shandongin kysymyksen ratkaisemisen suhteen.²³⁴ Shideharan mielestä perinteinen imperialismi ei enää ollut paras keino Japanille saavuttaa tavoitteensa.²³⁵ Hän oli asenteeltaan hyvin sovinnollinen, ja piti tärkeänä, että Japani tarjoaisi Kiinalle ehdot, jotka tunnustettaisiin suurvaltojen keskuudessa oikeudenmukaisiksi ja anteliaiksi.²³⁶ Hanihara joutui kuitenkin alkuvaiheessa johtamaan neuvotteluja Shideharan toipuessa sairaudesta. Tästä syystä hän sai myös ylennyksen, jotta hänellä oli itsenäinen päätösvalta neuvotteluissa. Toivuttuaan Shidehara kuitenkin johti taas japanilaisneuvottelijoita. Debuchi oli pienessä roolissa, kuten Beniard on myös huomannut.²³⁷

Iso-Britanniassa ja Yhdysvalloilla oli molemmilla kaksi tarkkailijaa neuvotteluissa, joista toiset pitivät yhteyttä Kiinan ja toiset Japanin lähetystöön. He eivät osallistuneet keskusteluun, ellei niin erikseen pyydetty. Balfour ja Hughes ilmoittivat olevansa myös käytettävissä tarvittaessa.²³⁸ Kuten todettua, MacMurray oli toinen Yhdysvaltojen tarkkailijoista, ja hänen työnsä pohjalta kerättiin sopimuskokoelma *Shantung Treaties and Agreements* konferenssia ajatellen. Huomionarvoista on, että tähän kokoelmaan ei sisällytetty Kiinan ilmoitusta diplomaattisuhteiden katkaisusta eikä sodanjulistusta Saksalle, vaikka *Treaties with and concerning China* sisältää molemmat. Tämä osaltaan osoittaa, että Kiinan sotaan osallistumista ei pidetty merkittävänä Shandongin kysymyksen kannalta ja tämä asia oli Pariisissa loppuun käsitelty.

Neuvottelujen lähtökohdat olivat haastavat. Kiinan neuvottelijoita rajoitti maan sekasortoinen poliittinen tilanne ja kansan yleinen mielipide, joka oli Shandongin kysymyksessä erittäin räjähdysherkkä. Japanilaisneuvottelijat taas joutuivat odottamaan hallituksensa ohjeita, jotka eivät välttämättä olleet yhtä sovinnollisia kuin

²³⁴ Beniard 2011, 168; Schlichtmann 2009, 247-248.

²³⁵ Armstrong 1994, 255.

²³⁶ Beniard 2011, 134-135, 139.

²³⁷ Beniard 2011, 286-287; Gow 2004, 92, 107.

²³⁸ Beniard 2011, 284-285.

neuvottelijoiden asenteet. Japanin hallitus oli huolissaan siitä, että sovintoon pyrkiminen Kiinan kanssa saattaisi aiheuttaa paheksuntaa kansan parissa.²³⁹ Molemmilta osapuolilta löytyi kuitenkin poliittista tahtoa viimein ratkaista Shandonign kysymys. Muiden konferenssiin osallistuvien maiden suunnalta tuli myös painetta saada asia ratkaistuksi.

3.2 Neuvottelijoiden eriävät näkemykset rautatien luovuttamisesta

Shandongin rautatietä pidettiin neuvottelijoiden keskuudessa jopa neuvottelujen tärkeimpänä ja vaikeimpana aiheena, ja yli puolet neuvotteluista kului sitä käsiteltäessä.²⁴⁰ Shandongin rautatie oli tarpeellinen kaupankäynnille provinssin alueella, ja myös Qingdaon vauraus riippui jossain määrin siitä. Neuvottelujen alkaessa rataa vartioi arviolta 2400–2500 japanilaissotilasta.²⁴¹ Japani oli lähettänyt Kiinalle 7. syyskuuta 1921 muistion, jossa ehdotettiin jälleen, että Shandongin rautatie ja sen yhteydessä olevat kaivokset tulisivat olemaan Kiinan ja Japanin yhdessä hallinnoiman yhtiön alaisia. Japani oli myös vakuuttanut jälleen, että se vetäisi joukkonsa radalta, kun saisi tiedon Kiinan järjestämästä radan suojelusta. Vastauksessaan 5. lokakuuta Kiina painotti, että se ei tunnustanut Japanilla olevan oikeuksia Jiaozhoun vuokra-alueeseen ja näin ollen rautatiehen. Viestissä todettiin koko Kiinan kansan vastustavan Shandongin rautatien yhteishallintaa, ja vaadittiin kaikkien japanilaisjoukkojen välitöntä vetäytymistä Shandongista. Japanin viesti ja Kiinan vastaus muodostivat perustan, jolta rautatiestä lähdettiin Washingtonissa neuvottelemaan.²⁴² Neuvottelut kestivät joulukuun 1921 alusta tammikuun 1922 loppuun. Tänä aikana Kiinan ja Japanin lähetystöt tapasivat yhteensä 36 kertaa.

Kiinalaisneuvottelijat halusivat ensin hoitaa yksinkertaisempia kysymyksiä ja ottaa rautatien esille vasta myöhemmin. Monet lähetystön jäsenistä olivat kuitenkin sitä mieltä, että jos neuvotteluja rautatiestä ei aloitettaisi pikaisesti, Kiinan asema tulisi

²³⁹ Beniard 2011, 169, 286-287.

²⁴⁰ *Chinese minutes*, 34.

²⁴¹ Beniard 2011, 298-299.

²⁴² *Chinese minutes*, 8-10.

olemaan hankala ajanpuutteen takia. Neuvottelijat taipuivat tämän paineen alla.²⁴³ Japanin lähetystö taas ehdotti itse hallitukselleen 6. joulukuuta, että se luopuisi ajatuksesta radan yhteishallinnasta, sillä Kiina, Iso-Britannia ja Yhdysvallat ei yksikään suhtautunut siihen suopeasti. Lähetystö ehdotti hallitukselle lainan antamista Kiinalle, jotta se voisi ostaa radan, ja lainan maksuaikana kiinalaisten tulisi työllistää japanilaisia rautatien esimiestehtävissä.²⁴⁴ Tämä jossain määrin neuvottelujen lopputulosta ennakoiva ehdotus tehtiin jo ennen kuin keskusteluja rautatiestä oli edes aloitettu. Se osoittaa, kuinka valmiita Japanin neuvottelijat olivat harkitsemaan vaihtoehtoisia ratkaisuja rautatiekysymykselle.

Neuvottelut rautatiestä aloitettiin lähetystöjen yhdeksännessä tapaamisessa 10. joulukuuta 1921.²⁴⁵ Kiinan ehdotus oli, että se maksaisi puolet rautatien ja radan kiinteistöjen arvosta Japanille. Ehdotus oli tehty sillä oletuksella, että rautatien oli päätetty olevan Saksan julkista omaisuutta, kuten Japani oli aiemmin väittänyt. Tällöin se olisi sotilaallisesti takavarikoitu, vaikka Kiina ei myöntänytkään, että Japanilla olisi ollut tähän oikeutta. Rautatie oli kuitenkin määritelty Versailles'n rauhansopimuksen mukaisessa sotakorvauksista päättävässä komissiossa saksalaisten yksityisomaisuudeksi, ja Japani hyvittäisi sen arvon Saksalle.²⁴⁶ Japanin väite siitä, että rata oli Saksan julkista omaisuutta, oli siis kumottu. Tästä huolimatta se oli saanut pitää rautatien.

Saatuun tietää tämän kiinalaislähetystö muokkasi ehdotustaan. Kiina korvaisi Japanille rautatien koko arvon. Shidehara oli ehdotukseen tyytymätön, koska tällöin Japani ei saisi mitään muuta kuin Saksalle maksamansa summan takaisin. Hän kertoi Japanin suorittamasta radan kunnostuksesta, ja oli huolissaan kiinteistöihin tehtyjen parannusten korvaamisesta. Kiinalaisten mielestä kiinteistöihin tehdyt muokkaukset korvattaisiin niin kauan kuin ne olivat pysyviä lisäyksiä. Sze ehdotti, että Japani

²⁴³ Beniard 2011, 299.

²⁴⁴ Beniard 2011, 292-293.

²⁴⁵ Beniard 2011, 299.

²⁴⁶ *Chinese minutes*, 35.

luovuttaisi Kiinalle kuuden kuukauden sisällä sopimuksen voimaantulosta rautatien, sen kiinteistöt ja kaiken siihen liittyvän kaluston. Kiina maksaisi Japanille korvauksia käsittelevän komission päättämän rautatien arvon. Shidehara argumentoi, että rautatie ja sen kiinteistöt olivat nyt arvokkaampia kuin silloin kun Japani otti ne haltuunsa Saksalta, joten kiinalaisten pitäisi muokata korvausehdotustaan.²⁴⁷

Japanilaislähetystö oli kiinnostunut siitä, mikä toimisi velan takuuna. Kiinalaislähetystö ehdotti rautatien operoinnista tulevia nettovoittoja velan takuiksi, viitaten tämän olleen hyväksyttävä menettely aiemmassa rautatielainassa. Sze ehdotti maksumenetelmäksi velkakirjoja, tai mahdollisesti käteismaksua. Koo totesi, että laina tulisi kyseeseen vain, jos Kiina ei pystyisi heti maksamaan Japanille. Sze teki 13. joulukuuta ehdotuksen, jonka mukaan Kiina maksaisi Japanille rautatien arvon, jonka sotakorvauskomissio sille määrittäisi, sekä Japanin käyttämän summan pysyviin parannuksiin. Tässä vaiheessa Hanihara paljasti, että tähän asti japanilaislähetystö oli vain esittänyt huomioita kiinalaisten ehdotuksista sen sijaan, että olisi itse ehdottanut mitään. He eivät olleet perääntyneet aikomuksestaan, että rautatietä hallinnoisi kiinalaisjapanilainen yritys radan luovuttamisen jälkeen. Näin siitä huolimatta, että lähetystö oli itse ehdottanut ajatuksesta luopumista hallitukselleen 6. joulukuuta. Hallituksen ohjeet asian tiimoilta eivät kuitenkaan olleet vielä saapuneet. Kiinalaisneuvottelijat olivat hyvin pettyneitä kuullessaan tämän. Shidehara lupasi, että seuraavan päivän tapaamisessa japanilaiset tekisivät kantansa selkeämmäksi.²⁴⁸ Kiinalaislähetystö oli lannistunut, eikä ymmärtänyt japanilaisten kantaa. Myös japanilaisneuvottelijat olivat levottomia, ja kokivat että keskustelut olivat lähes katkenneet. Ohjeiden puute Tokiosta ei helpottanut tilannetta.²⁴⁹

Neuvottelujen alkuvaiheesta huomaa, kuinka kaukana toisistaan Kiinan ja Japanin ihanteellinen lopputulema niille oli. Erimielisyydet, jotka jo tässä vaiheessa johtivat neuvottelut kriittiseen tilanteeseen, olivat siis odotettavissa. Kuitenkin

²⁴⁷ *Chinese minutes*, 35-37.

²⁴⁸ *Chinese minutes*, 36, 38.

²⁴⁹ Beniard 2011, 302.

kiinalaisneuvottelijat olivat jo osoittaneet olevansa kykeneviä kompromisseihin ratkaistakseen rautatiekysymyksen. Japanilaislähetystön viesti hallitukselleen jo ennen neuvottelujen alkua omalta osaltaan osoittaa, että se oli valmis harkitsemaan vaihtoehtoisia keinoja, jotta Japanilla säilyisi jonkinasteinen valta-asema rautatiellä. Tämä oli Japanin tavoitteissa huomattavasti korkeammalla kuin Kiinalta tiedossa oleva rahallinen korvaus. Neuvottelujen vaarantumisessa ei siis ollut kyse siitä, että osallistujien asenteet olisivat olleet ehdottomat. Ongelmana oli löytää ratkaisu, joka ei kummankaan osapuolen mielestä vaatisi liikaa kompromisseja.

Seuraavassa tapaamisessa Shidehara esitti vaihtoehdon kiinalaisjapanilaiselle yritykselle, mutta painotti, että lähetystö toimi omalla vastuullaan ilman hallituksensa ohjeita asiasta. Ehdotuksessa Kiina ottaisi lainan japanilaisilta kapitalisteilta viimeaikaisiin Kiinan solmimiin rautatielainoihin perustuvien ehdoin. Kuitenkaan japanilaisten ehdottamasta rautatien lainasopimuksesta ei päästy yhteisymmärrykseen.²⁵⁰ Kiinalaislähetystö oli vakaasti käteismaksun kannalla, sillä se oli saanut sähkeitä useilta vaikutusvaltaisilta tahoilta, jotka kannattivat välitöntä maksua.²⁵¹ Japanilaiset kuitenkin vastustivat käteismaksua hallituksensa ohjeisiin vedoten. Kiinan tulisi ottaa Japanilta laina, jotta jälkimmäisen asema rautatiellä säilyisi jossain muodossa.²⁵²

Sze kertoi kiinalaisten pankkiirien tarjonneen Kiinan hallitukselle lainaa rautatien ostamiseen, joten ulkomaiselle lainalle ei olisi tarvetta. Shidehara vastasi Japanin hallituksen pitävän sen lainatarjouksesta kieltäytymistä syrjivänä itseään kohtaan. Sze kyseenalaisti tämän, sillä rautatielainoja oli jo yhteensä 21,6 miljoonan jenin arvosta japanilaisissa käsissä. Olisi myös hyvin vaikeaa selittää tavallisille kiinalaisille, miksi kiinalaispankkiirien lainatarjous hylättäisiin. Shidehara vastasi, että japanilaisen osuuden säilyttämisessä rautatiehen ei ollut tarkoituksena vain taloudelliset edut, vaan

²⁵⁰ *Chinese minutes*, 38-39.

²⁵¹ Beniard 2011, 302-303.

²⁵² *Chinese minutes*, 41.

ennen kaikkea välttää kritiikki myönnytyksen tekemisestä yhteisen yrityksen suhteen.²⁵³ Kysymyksessä lainan ottamisesta molempien puolten neuvottelijat pelkäsivät yleistä mielipidettä kotimaissaan, jos he suostuisivat tekemään myönnytyksiä.²⁵⁴ Lainojen myöntäminen Kiinalle ei enää ollut suosittua Japanissa, sillä Kiinan pelättiin olevan maksukyvytön. Kiinalaisille poliitikoille ulkomaisten lainojen ottaminen taas oli vastenmielinen ajatus, osin kiitos Nishihara-lainojen.²⁵⁵ Lähetystöt saivat kuitenkin sovittua, että rautatie luovutettaisiin Kiinalle yhdeksän kuukauden sisällä sopimuksen voimaantulosta. Kiina maksaisi Japanille rautatien arvon, ja hyvittäisi rautatien kiinteistöihin tehtyjen parannusten ja lisäysten kustannukset. Radan varrella olevista kaivoksista sovittaisiin erikseen.²⁵⁶

Joulukuun 16. päivä pidetyssä tapaamisessa kiinalaiset esittivät suunnitelmansa maksun suorittamisesta kuudessa erässä kuuden kuukauden välein, jolloin koko summa olisi maksettu kolmessa vuodessa. Ensimmäinen maksuerä suoritettaisiin käteisenä ja loput valtion velkakirjoina, joiden takuuna olisi rautatiestä saadut voitot. Tämä ei tyydyttänyt japanilaisia koska suunnitelma ei sisältänyt säännöstä japanilaisten osuuden säilyttämisestä rautatiehen. Koo toisti huomion siitä, kuinka vaikeaa olisi perustella kotimaisen lainatarjouksen hylkääminen japanilaisen lainan hyväksi. Vaikka kiinalaislähetystö suosi käteismaksua, se oli jo myöntynyt osamaksujen käyttöön. Jos käteismaksu ei olisi mahdollinen, Kiinan lähetystö kannatti valtion velkakirjojen käyttöä. Japanin lähetystö taas halusi suoran lainan neuvottelua japanilaisten kapitalistien kanssa.²⁵⁷

Tässä joulukuun 16. päivänä pidetyssä tapaamisessa japanilaislähetystö esitteli kiinalaislähetystölle ensimmäistä kertaa ehdotuksensa japanilaisen pääinsinöörin, liikenteenohjaajan ja pääkirjanpitäjän nimittämisestä rautatielle lainanmaksun ajaksi. Japanilaiset kapitalistit nimittäisivät nämä virkamiehet, ja he olisivat rautatien ylempien

²⁵³ *Chinese minutes*, 41.

²⁵⁴ Beniard 2011, 304.

²⁵⁵ Young 2011, 192.

²⁵⁶ *Chinese minutes*, 39.

²⁵⁷ *Chinese minutes*, 41-44.

virkamiesten alaisia. Tämä ei japanilaisten mielestä häiritsisi Kiinaa radan hallinnoinnissa eikä maan rautatieverkoston yhdistämistä, jonka he uskoivat olevan Kiinan tavoite. He mainitsivat japanilaisten virkamiesten lisäävän rautatien tehokkuutta kiinalaisiin verrattuna, tosin väitettä ei myöhemmin toistettu ja se myös todettiin paikkansapitämättömäksi.²⁵⁸ Japanin haluamista nimityksistä liikenteenohjaaja oli tärkein, sillä tällä olisi paljon vaikutusvaltaa kaupankäyntiin. Päänsinöörin virka oli tärkeä radan rakennusvaiheessa, mutta radan valmistuttua se ei enää ollut yhtä olennainen.²⁵⁹

Japanilaiset väittivät virkamiesten palkkaamisen olevan samassa linjassa muiden Kiinan rautateiden ja -lainojen kanssa. Tämän kiinalaislähetystö totesi johtuvan ulkomaisten pankkiirien tavasta varmistaa asemat maanmiehilleen ratojen rakennusvaiheessa. Kiinalaiset pitivät mahdollisena, että rataa tultaisiin hallinnoimaan yhdessä läheisen Tianjin-Pukou -radan kanssa, jolloin tuon linjan päänsinööri, liikenteenohjaaja ja kirjanpitäjä voisivat huolehtia Shandongin radasta. Vastaavien virkamiesten palkkaaminen olisi kallista ja turhaa. Japanin neuvottelijat totesivat tarkoituksena olevan, että Kiinan velvollisuus työllistää virkamiehet päättyisi, kun laina olisi maksettu. Tästä syystä japanilaiset halusivat, että lainalla olisi pitkä maksuaika, eikä pikaista lunastusmahdollisuutta.²⁶⁰

Kiinalaiset huomauttivat, että pitkäaikaiset rautatielainat olivat olleet ratojen rakentamista varten niiden ostamisen sijaan. He ehdottivat kymmenen vuoden lainaa, jossa olisi lunastusmahdollisuus kolmen vuoden päästä. Tämä oli heidän mielestään sopiva aika, kunnes koko lainan lunastaminen olisi mahdollista. Japanilaiset taas eivät halunneet, että lunastusmahdollisuutta olisi ainakaan ensimmäiseen kymmeneen vuoteen, ja ehdottivat 20 vuoden lainaa. He kiistivät, että kyseessä oli aie hallita radan toimintaa, mutta painottivat virkamiesten nimittämisen tärkeyttä Japanille. Shidehara kysyi, harkitsisivatko kiinalaiset japanilaisten virkamiesten nimittämistä, jos laina-aika

²⁵⁸ *Chinese minutes*, 42.

²⁵⁹ Beniard 2011, 307, 309.

²⁶⁰ *Chinese minutes*, 42-43.

olisi alle kaksikymmentä vuotta. Kiinalaisten mielestä tätä voitiin harkita lainan ollessa lyhyt.²⁶¹

Kun japanilaislähetystö osoitti valmiutensa luopua yhteisyrityksen vaatimisesta, sen piti saavuttaa jokin muu tapa, jolla Japani säilyttäisi vaikutusvaltansa radalla. Ehdotukset lainasta ja japanilaisista virkamiehistä olivat pyrkimyksiä tähän suuntaan. Kiinalaisneuvottelijat luonnollisesti halusivat, että Japanilla olisi radan luovutuksen jälkeen niin vähän valtaa sillä kuin mahdollista. Tästä syystä kysymys lainan lunastusmahdollisuudesta oli niin tärkeä neuvottelijoille. Kompromissiratkaisun löytäminen jo pelkästään heidän välillään oli vaikeaa, ja vielä ei ollut tiedossa, miten Japanin hallitus suhtautuisi edustajiensa ehdotuksiin.

Molempien osapuolten neuvottelijat väittivät toimivansa omalla vastuullaan ja menevänsä saamiaan ohjeita pidemmälle, jotta saavuttaisivat kompromissin. Kiinan neuvottelijat eivät kuitenkaan olleet tyytyväisiä siihen, miten keskustelut olivat edenneet, ja heitä painostettiin jopa vetäytymään neuvotteluista.²⁶² Samaan aikaan epävakaisuus Pekingin hallituksessa aiheutti huolta kiinalaisneuvottelijoille. Se oli ollut vararikossa jo jonkin aikaa, ja 16. joulukuuta senhetkinen hallitus kaatui. Ulkoministeri Yan Huiqing nimettiin väliaikaiseksi pääministeriksi, kunnes uusi hallitus saataisiin koottua. Yanin nimitys oli huojentava uutinen lähetystölle, sillä se osoitti ainakin jonkinasteista jatkuvuutta maan ulkopoliitikassa.²⁶³

Joulukuun 19. päivä Sze ilmoitti, että kiinalaisneuvottelijat suostuisivat maksuajan pidentämiseen kymmenestä kahteentoista vuoteen, mutta lunastusmahdollisuus olisi edelleen kolmen vuoden päästä. He halusivat edelleen käyttää velkakirjoja lainan neuvottelemisen sijaan, koska muuten olisi hyvin vaikeaa selittää, miksi kiinalaisten kapitalistien lainatarjousta ei hyväksytty. Shidehara ehdotti, että jos he saisivat riittävän vakuutuksen japanilaisten virkamiesten nimittämisestä radalle, he ehdottaisivat

²⁶¹ *Chinese minutes*, 43-44.

²⁶² Beniard 2011, 308.

²⁶³ Beniard 2011, 304-306.

hallitukselleen lunastusmahdollisuuteen siirtämistä viiden vuoden päähän lainan alkamisesta.²⁶⁴

Szen mukaan Shandongin rautatie oli lyhyt, joten sitä luultavasti hallinnoitaisiin yhdessä Tianjin-Pukoun radan kanssa. Hän painotti uudelleen, että tämän radan virkamiehiä voitaisiin käyttää ilman lisäkustannuksia. Hän piti mahdollisena alueinsinöörin valitsemista niiden japanilaisten joukosta, jotka olivat jo Kiinan rautatiepalvelujen palveluksessa, mutta erilliselle liikenteenohjaajalle ja pääkirjanpitäjälle ei ollut tarvetta. Edes erilliselle alueinsinöörille ei Shandongin rautatiellä ollut varsinaista tarvetta, ja tätä ehdotettiin vain osoituksena kiinalaisten halusta toteuttaa japanilaisten toiveet parhaansa mukaan. Shidehara kuitenkin edelleen painotti, että he halusivat japanilaisen liikenteenohjaajan ja pääkirjanpitäjän, mutta japanilaista pääinsinööriä ei vaadittaisi. Muuten Japanin olisi vaikea hyväksyä velkakirjojen käyttö.²⁶⁵

Seuraavana päivänä Shidehara ehdotti, että kiinalaiset nimittäisivät omat liikenteenohjaajansa ja pääkirjanpitäjänsä Tianjin-Pukoun radalle sekä Shandongin rautatielle, ja japanilaiset apulaisohjaajaksi ja -kirjanpitäjäksi. Sze oli penseä suunnitelman suhteen, sillä kaikki tärkeät virat Tianjin-Pukoun radalla olivat kiinalaisten hallussa, ja vain eteläisellä osalla oli ulkomainen insinööri.²⁶⁶ Vaikka ehdotus ei vielä ottanut tuulta alleen, se kuitenkin kiinnosti kiinalaisia, kuten myöhemmin nähdään. Tämän 20. joulukuuta pidetyn tapaamisen jälkeen neuvottelut keskeytettiin, jotta Japanin lähetystö saattoivat pyytää ohjeita hallitukseltaan.²⁶⁷

3.3 Rautatiekysymys ajaa neuvottelut umpikujaan

Japanin lähetystö tiedotti tilanteesta hallitukselleen. Lähetystö totesi, ettei näyttäisi hyvältä pakottaa Kiinaa ottamaan lainaa, jos se halusi maksaa käteisellä. Japanilaiset myös pitivät Kiinan suunnitelmaa Shandongin ja Tianjin-Pukou -ratojen hallinnoimisesta yhtenä kokonaisuutena hyvänä, mutta pelkäsivät, että tällöin japanilaisten

²⁶⁴ *Chinese minutes*, 44.

²⁶⁵ *Chinese minutes*, 44.

²⁶⁶ *Chinese minutes*, 45.

²⁶⁷ Beniard 2011, 310.

nimittäminen toivottuihin virkoihin ei onnistuisi. Kaikkia vaihtoehtoja punnittuaan lähetystö suositteli käteismaksun hyväksymistä. Vain jos Kiina ei pystyisi maksamaan käteisellä, tulisi se suostutella lainasopimukseen.²⁶⁸

Kiinalaisneuvottelijat tahollaan olivat levottomia keskustelujen tauosta johtuen. He pelkäsivät japanilaisten yrittävän viivytellä ja hyödyntää taukoa saadakseen etuja konferenssin muissa Kiinaa koskevissa kysymyksissä. Toisaalta japanilaisten ehdotus kiinalaisesta liikenteenohjaajasta ja pääkirjanpitäjistä ja näiden rinnalla toimivista japanilaisista apulaisvirkamiehistä kiinnosti kiinalaisia, ja he suosittelivat tätä ratkaisua ulkoministeriölleen. Lähetystöä eniten kuitenkin kiinnosti, pystyttäisiinkö käteismaksu suorittamaan, jos Japani suostuisi siihen. Tästä se ei kuitenkaan saanut mitään takuuta. Samaan aikaan sisäpoliittinen myllerrys Kiinassa jatkui. Joulukuun 20. päivä Liang Shiyi nimettiin maan pääministeriksi. Yan Huiqing säilytti asemansa ulkoministerinä. Tämä hallituksenvaihdos kesken konferenssin oli valtavan kiusallinen tilanne kiinalaislähetystölle.²⁶⁹

Japanin hallitus halusi hyödyntää Kiinan hallituksenvaihdosta Shandong-neuvotteluissa. Näkemykset ulkoministeriössä olivat huomattavasti vähemmän sovittelevat kuin lähetystöllä, ja ehdotus käteismaksun hyväksymisestä hylättiin. Se ohjeisti lähetystöään suostumaan lainasopimukseenkin vain vastahakoisesti, ja olisi edelleen mieluummin toteuttanut suunnitelman radan yhteishallinnasta. Japanin hallitus epäili, että Kiinan neuvottelijat pyrkivät vastuuta välttääkseen johtamaan neuvottelut epäonnistumiseen. Tästä syystä ulkoministeriö käski lähettilästään Pekingissä vierailemaan Kiinan ulko- tai pääministerin luona ja selvittämään, oliko Kiinan hallitus hyväksynyt lähetystönsä näkökannan.²⁷⁰

Lähettiläs vieraili Kiinan ulkoministeriössä 27. joulukuuta painostaakseen sitä suostumaan lainasopimukseen. Yan kuitenkin vahvisti lähettiläälle, että kiinalaisneuvottelijoiden kanta oli hallituksen toiveiden mukainen. Lähettiläs totesi, että

²⁶⁸ Beniard 2011, 310-311.

²⁶⁹ Beniard 2011, 311-312, 315.

²⁷⁰ Beniard 2011, 316-317, 320-321.

Shideharan ehdotus sekä kiinalaisesta että japanilaisesta liikenteenohjaajasta ja pääkirjanpitäjistä ei tulisi saamaan Japanin hallituksen hyväksyntää. Lisäksi, jos Kiina ei suostuisi luopumaan käteismaksusuunnitelmasta, Japanin täytyisi keskeyttää neuvottelut. Lähettiläs tivasi Yanilta, suostuisiko Kiina lainaan, mutta tämä halusi ensin neuvotella asiasta pääministerin kanssa. Yan tiedotti Kiinan lähetystä vierailusta välittömästi.²⁷¹

Japanin lähetystö sai raportin tästä vierailusta, ja heille selitettiin hallituksen kanta, että enemmän myönnytykset johtaisivat neuvottelut Japanin kannalta epäsuosiolliseen lopputulokseen. Lähetystö lähetti useita sähkeitä ulkoministeriölleen, yrittäen taivutella hallitustaan olemaan sovittlevampi. Heidän mielestään neuvottelut eivät voisi edetä, jos Japanilla ei olisi ehdotusta, joka muuttaisi tilannetta. Joulukuun 29. päivä Japanin lähettiläs kuitenkin vieraili Kiinan uuden pääministerin Liangin luona ja uhkasi neuvottelujen keskeyttämisellä. Kaksi päivää myöhemmin Kiinan ulkoministeriö lähetti lähetystölleen lyhyen sähkeen, jossa ilmoitettiin Liangin suostuneen lainaan, kunhan Kiina hallinnoisi rautatietä. Lainan yksityiskohdat sovittaisiin Washingtonissa. Tämä myönnytys näytti kyseenalaistavan kiinalaisten näkökannan neuvotteluissa täysin.²⁷² Sanaa laina saattoi tässä yhteydessä tulkita monella tavalla; Japani pyrki pitkäaikaiseen lainaan Kiinalta, perinteisten rautatielainojen tapaan. Liang taas luultavimmin oli ajatellut samanlaista järjestelyä kuin Tianjin-Pukou -radalla. Kiina oli ottanut sitä varten lainan, mutta rautatie oli kuitenkin täysin sen hallinnassa. Kiinalaislähetystölle Japanin ulkoministeriön kieltäytyminen Shideharan ehdotuksesta virkamiesten palkkaamisen suhteen oli suuri takaisku. Japanin hallitus olivat huolissaan maan yleisestä mielipiteestä, jos myönnytysten tekemistä jatkettaisiin. Se vastasi lähetystölleen, ettei se hyväksyisi maksua käteisenä tai velkakirjoina, vaan lainasopimus olisi sen äärimmäinen myönnytys.²⁷³

²⁷¹ Beniard 2011, 317-318.

²⁷² Beniard 2011, 318-319; Clements ja Sharp 2008, 105.

²⁷³ Beniard 2011, 320, 322-323.

Tästä vaiheesta neuvotteluja nähdään, että molempien maiden hallitukset vaikuttivat neuvottelujen kulkuun. Japanin osalta tämä muodostui huomattavasti nuivemmasta suhtautumisesta myönnytysten tekemiseen kuin sitä edustaneella lähetystöllä sekä Kiinan hallituksen uhkailulla. Kiinalaisneuvottelijoille ongelman taas muodosti kotimaassa tapahtuva vallanvaihdos ja poliittinen myllerrys, sekä epäselvä viestintä siitä, mihin Liang todella oli suostunut. Jos neuvottelijat olisivat voineet tehdä ratkaisunsa ilman hallitustensa vaikutusta, kenties niiden lopputuloksena olisi ollut radan maksaminen käteismaksulla ja japanilaisten virkamiesten toimiminen avustavassa asemassa Shideharan ehdotuksen mukaisesti. Jos Kiina olisi pystynyt keräämään tarvittavan summan kokoon käteismaksua varten, tämä olisi ratkaisu olisi eittämättä vastannut sen tavoitteita paremmin kuin lainan ottaminen. Näyttää kuitenkin epätodennäköiseltä, että se olisi pystynyt suorittamaan tätä maksua. Japanin tavoitteita se olisi vastannut heikommin, mutta toisaalta avustavien japanilaisvirkamiesten työllistäminen ei tällöin olisi ollut sidottu lainan keston.

Viimein 4. tammikuuta 1922 Kiinan lähetystölle tiedotettiin, että japanilaiset olivat valmiita jatkamaan neuvotteluja. Seuraava tapaaminen järjestettiin saman päivän iltana, ja Japanin lähetystö tiedotti kiinalaisille Japanin hallituksen olevan valmis tavanomaiseen rautatielainaan, mutta ei tämän pidemmälle meneviin myönnytyksiin.²⁷⁴ Ilmapiiri oli kuitenkin edelleen kireä Pekingin välikohtauksen takia. Kiinalaiset olivat katkeria Japanin lähettilään toiminnasta, ja koko välikohtaus oli kyseenalaistanut japanilaislähetystön toimivallan.²⁷⁵ Lisäksi se kiinalaisten mielestä osoitti luottamuksen puutetta japanilaisten suunnalta. Shidehara vakuutti, että kyse oli ollut ystävällisestä tiedustelusta, miten uusi hallitus suhtautui Shandongin kysymykseen. Hänellä ei kuitenkaan ollut täyttä tietoa siitä, mitä Pekingissä oli tapahtunut.²⁷⁶ Tilanne oli kiinalaislähetystön mielestä edelleen hankala, koska Japanin hallitus ei taipunut

²⁷⁴ *Chinese minutes*, 49.

²⁷⁵ Beniard 2011, 323-324.

²⁷⁶ *Chinese minutes*, 49.

lainakysymyksessä. Lisäksi lähetystö oli pettymyksekseen saanut tietää, että vaadittavan rahasumman kokoaminen käteismaksua varten ei välttämättä onnistuisi välittömästi.²⁷⁷

Kiinan edustajat vetosivat edelleen siihen, kuinka vaikeaa tilanteen selittäminen olisi tavallisille kiinalaisille, jos Kiina hyväksyisi lainaehdotuksen japanilaisilta kapitalisteilta omien pankkiiriensa sijaan. Nämä olivat kuitenkin tehneet lainatarjouksen jo etukäteen. Heidän mielestään Shandongin rautatien tilannetta ei voinut verrata muihin Kiinan ottamiin rautatielainoihin, sillä näissä tapauksissa laina otettiin jo ennen radan rakentamista. Shandongin rata taas oli jo valmis ja käytössä. Koo totesi Kiinan hallituksen ohjeiden olevan selkeät: he saattoivat suostua vain johonkin esittämistään suunnitelmista.²⁷⁸ Todellisuudessa tällaista käskyä ei ollut, vaan Koo teeskenteli näin antaakseen argumentilleen lisäpontta. Hän myös ehdotti Hughesin ja Balfourin pyytämistä apuun, koska nämä saattaisivat keksiä uuden kompromissin tilanteeseen.²⁷⁹

Shidehara vastasi näihin perusteluihin Japanin kannalla asiaan. Se oli suunnitellut pitävänsä radan mutta lieventänyt kantaansa ja ehdottanut, että kiinalaisjapanilainen yhtiö hallinnoisi sitä. Nyt ehdotettu lainaratkaisu oli useiden myönnytyksien tulos, eikä niitä tulisi enää enempää. Se, että Japani oli valmis antamaan radan omistajuuden takaisin Kiinalle, osoitti hänen mielestään sitä, kuinka vaatimaton lainaehdotus todella oli. Japanin hallitus oli myös antanut hyvin selkeät ohjeet siitä, että rautatien suhteen ei tehtäisi enempää myönnytyksiä. Japanilla olisi sama ongelma kuin Kiinalla, jos se hyväksyisi vastapuolen ehdotuksen. Asian selittäminen tavallisille kansalaisille olisi hyvin haastavaa.²⁸⁰

Näitä puheenvuoroja seurannut kiivas keskustelu ei tuottanut ratkaisua. Tästä syystä tapaaminen päätettiin ja neuvottelijat tapasivat uudelleen seuraavina päivinä. Tammikuun 6. päivä Shidehara totesi, että Kiinan ehdotukset eivät olleet missään tapauksessa hyväksyttäviä. Hänen mukaansa Japanin hallituksen ohjeet olivat

²⁷⁷ Beniard 2011, 324-325.

²⁷⁸ *Chinese minutes*, 50-51.

²⁷⁹ Beniard 2011, 325.

²⁸⁰ *Chinese minutes*, 51-52.

absoluuttiset. Tästä syystä japanilaiset olivat myös haluttomia pyytämään Hughesia ja Balfouria paikalle kompromissin kehittämistä varten. Kiinan lähetystö ei myöskään ollut valmis suostumaan myönnytyksiin.²⁸¹ Koo vetosi jälleen Pekingistä saatuihin käskyihin, että lainasopimukseen ei suostuttaisi. Todellisuudessa Kiinan ulkoministeriön sähköiset Washingtoniin olivat kaikkea muuta kuin selkeitä, ja heijastivat sitä, kuinka sekasortoinen tilanne Pekingissä oli. Itse asiassa lähetystö oli ohjeistanut ulkoministeriötä, että sen tulisi odottaa neuvottelujen etenemistä Washingtonissa ennen kuin se tekisi mitään.²⁸²

Saatuun ohjeet hallitukseltaan japanilaisneuvottelijoilla ei ollut muuta mahdollisuutta kuin ottaa kova linja kiinalaisten ehdotuksia vastaan. Toisaalta Japanin alkuperäinen tavoite radan pitämisestä itsellään oli pehmentynyt yhteisyrityksen kautta radan luovuttamiseen Kiinalle lainaa vastaan. Tämä todella oli jo Kiinalle valtavan edullinen myönnytys. Kiina ei kuitenkaan edelleenkään tunnustanut sitä, että Japanilla oli mitään oikeuksia rautatiehen. Sen neuvottelijat pyrkivät siis edelleen siihen, että Japanin vaikutusvalta radalla rajoitettaisiin minimiin tai poistettaisiin kokonaan. Vaikka japanilaiset olisivat olleetkin skeptisiä sen hyödyllisyyden suhteen, on erikoista, että he kieltäytyivät Hughesin ja Balfourin tuomisesta mukaan neuvotteluihin. Neuvottelujen alussa oli nimenomaan otettu esille, että he olisivat käytettävissä tätä varten. Mahdollisesti japanilaiset pelkäsivät, että Yhdysvaltojen ja Ison-Britannian taholta tulisi kritiikkiä neuvottelujen lukkiutumisesta, mikä vaikuttaisi Japanin muihin tavoitteisiin konferenssissa.

3.4 Kompromissi löytyy tarkkailijoiden avulla

Yhdysvaltojen tarkkailijana toiminut MacMurray ehdotti, että lähetystöt voisivat tavata Hughesin ja Balfourin neuvottelujen ulkopuolella, ennen kuin heitä pyydetäisiin ottamaan osaa niihin. Tammikuun 7. päivänä molemmat lähetystöt kävivät erikseen Hughesin ja Balfourin puheilla. He lupautuivat tarjoamaan epävirallista apua, mutta

²⁸¹ *Chinese minutes*, 54.

²⁸² Beniard 2011, 325-326.

eivät voineet virallisesti olla sovittelijoina, koska Japanin lähetystö ei halunnut tätä.²⁸³ Koska tapaamiset Hughesin ja Balfourin sekä Kiinan ja Japanin neuvottelijoiden välillä olivat epävirallisia, niitä ei mainita pöytäkirjoissa. Beniard on kuitenkin väitöskirjaansa kerännyt tiedot siitä, miten ne ovat edenneet. Samana päivänä Ison-Britannian tarkkailijana toiminut Miles Lampson tapasi Haniharan. Yhdysvaltalaiset ja isobritannialaiset tarkkailijat olivat muotoilleet MacMurrayn ja Lampsonin johdolla mahdollisia kompromissiratkaisuja. Lampson esitteli yhteensä neljä mahdollista suunnitelmaa japanilaislähetystölle, joka ei kuitenkaan voinut tehdä päätöstä pyytämättä ohjeita hallitukseltaan. Myöhemmin suunnitelmat annettiin myös kiinalaisten tarkasteltaviksi, ja heitä pyydettiin myös tiedustelemaan hallitukseltaan, mikä niistä koettiin sopivaksi.²⁸⁴

Ensimmäisessä suunnitelmassa Japanin hallitus luovuttaisi radan japanilaiselle syndikaatille. Tämä taas luovuttaisi radan kiinalaiselle pankkiryhmälle joukkovelkakirjoilla suoritettavaa maksua vastaan. Pankkiryhmä sopisi Kiinan hallituksen kanssa millä ehdoilla se lopulta luovuttaisi rautatien sille, ja Kiina nimittäisi radalle japanilaisen pääinsinöörin lainan voimassaolon ajaksi. Toisessa suunnitelmassa Kiina ottaisi 12 vuoden lainan japanilaiselta syndikaatilta, jonka se voisi lunastaa puolen vuoden varoitusajalla, kun lainan alkamisesta oli kulunut kolme vuotta. Lainan takuina toimisivat rautatien kiinteistöt ja tuotot. Myös tässä suunnitelmassa Kiina nimittäisi japanilaisen pääinsinöörin. Kolmannessa ehdotuksessa Kiina voisi milloin vain ostaa radan tallettamalla vaadittavan rahasumman ulkomaiseen pankkiin. Tämän maksun jälkeen Kiina nimittäisi viideksi vuodeksi radalle japanilaisen liikenteenohjaajan ja pääkirjanpitäjän. Viimeisessä ehdotuksessa Kiina taas maksaisi velkakirjoilla, joiden kesto olisi kaksitoista vuotta. Ne olisivat lunastettavissa kolmen vuoden jälkeen, ja niiden takuuna toimisivat rautatien kiinteistöt ja tuotot, kuten toisessa suunnitelmassa.

²⁸³ Beniard 2011, 326, 328.

²⁸⁴ Beniard 2011, 329.

Niin kauan kuin kaikkia velkakirjoja ei oltu lunastettu Kiina työllistäisi radalla japanilaisen liikenteenohjaajan ja pääkirjanpitäjän.²⁸⁵

Nämä ehdotukset auttoivat neuvottelujen uudelleenkäynnistämässä. Tämä osoittaa, kuinka tärkeä rooli tarkkailijoilla lopulta oli neuvottelujen onnistumiselle. He pystyivät esittämään useamman uuden kompromissiratkaisun sen jälkeen, kun Kiinan ja Japanin neuvottelijat kokivat joutuneensa umpikujaan rautatietä koskevissa neuvotteluissa. Tapaamisia jatkettiin 11. tammikuuta, mutta molemmat lähetystöt odottivat ohjeita hallituksiltaan, joten käsiteltävänä oli muita Shandongiin liittyviä kysymyksiä. Kiinan ulkoministeriö kommentoi suunnitelmia 16. tammikuuta. Toinen ja kolmas ehdotus eivät sen mielestä olleet vaihtoehtoja, ja ensimmäinen olisi hankala toteuttaa. Tästä syystä neljäs suunnitelma haluttiin neuvottelujen perustaksi. Ulkoministeriö tosin vaati, että neljännen suunnitelman ehdottamat japanilainen liikenteenohjaaja ja pääkirjanpitäjä olisivat vain avustavassa asemassa.²⁸⁶

Tavatessaan Balfourin ja Hughesin 18. tammikuuta Shidehara oli valmis suostuttelemaan hallituksensa myöntymään neljänteen suunnitelmaan, mutta halusi, että Kiina voisi lunastaa radan vasta viiden eikä kolmen vuoden kuluttua. Japanilaiset vaativat määrätietoisesti suunnitelman ehdottamien virkamiesten nimittämistä täysin valtuuksin. Seuraavana päivänä kiinalaiset vuorostaan tapasivat Balfourin ja Hughesin. Sze otti esille kuinka negatiivisesti japanilaisten palkkaaminen vaikuttaisi yleiseen mielipiteeseen Kiinassa. Lähetystö oli kuitenkin valmis suostumaan japanilaisen apulaisliikenteenohjaajan ja -pääkirjanpitäjän palkkaamiseen, kuten Shidehara oli aiemmin ehdottanut. Balfour ja Hughes ehdottivat kiinalais- ja japanilaisvirkamiesten saavan samat valtuudet, ja kiinalaiset myöntivät tähän viimeisenä vaihtoehtona.²⁸⁷

Tavatessaan Hughesin ja Balfourin tammikuun 20. päivä Shidehara ja Hanihara tyrmäsivät ehdotuksen yhtäläisillä valtuuksilla toimivista liikenteenohjaajista hallituksensa ohjeisiin vedoten. Balfour ehdotti kompromissina japanilaisen

²⁸⁵ Beniard 2011, 330-331.

²⁸⁶ Beniard 2011, 331, 335.

²⁸⁷ Beniard 2011, 338-339.

liikenteenohjaajan nimittämistä, ja kiinalaisen apulaisliikenteenohjaajan nimittämistä kahden ja puolen vuoden kuluttua. Jos Kiina ei lunastaisi rataa viidessä vuodessa sopimuksen voimaantulosta tämä nimitys peruutettaisiin, kunnes Kiina ilmoittaisi aikeestaan lunastaa rata. Tähän ehdotukseen japanilaiset suostuivat.²⁸⁸

Kiinalaisneuvottelijat tapasivat Hughesin ja Balfourin jälleen 22. tammikuuta. Nämä kaksi pyrkivät saamaan kiinalaiset hyväksymään japanilaisille tarjotun ehdotuksen. He vetosivat siihen, että konferenssi oli loppumassa ja kysymystä ei kannattaisi jättää ratkaisematta. Kiinalaisneuvottelijat eivät pitäneet ratkaisua tyydyttävänä, mutta ilmoittivat ulkoministeriölleen, että he joutuisivat tyytymään tähän koska aikaa neuvotteluille ei enää ollut. Balfour ja Hughes myös ohjeistivat omia alaisiaan Pekingissä suostuttelemaan Kiinan hallituksen hyväksymään tämän ratkaisun. Yan myöntyi kannattamaan ehdotusta.²⁸⁹ Tietyissä mielessä kiinalaisneuvottelijoilta siis loppui aika rautatien suhteen kesken, kuten lähetystön muut edustajat olivat neuvottelujen alkuvaiheessa pelänneet. Toki on syytä epäillä, että tämän parempaa ratkaisua ei Kiinalle olisi ollut tiedossa, vaikka neuvotteluihin olisi käytetty enempiä aikaa.

Pekingin sekasortoisen tilanteen vuoksi lähetystö ei kuitenkaan heti saanut hallitukseltaan tarvittavia ohjeita. Liang pakotettiin eroamaan pääministerin virasta tammikuun 25. päivä, ja vasta seuraavana päivänä Pekingin hallitus hyväksyi ehdotuksen. Lisäksi ohjeet lähetystölle muotoiltiin niin, että sen tuli tehdä lopullinen päätös itse. Saatuaan ohjeensa 28. päivä lähetystö ilmoitti olevansa valmis sopimaan kysymyksen rautatiestä. Neuvottelut jatkuivat kaksi päivää myöhemmin. Vaikka lähetystöt olivat sopineet, miten kysymys rautatiestä ratkaistaisiin, piti yksityiskohdista vielä neuvotella. Tapaamisesta tuli hyvin pitkä.²⁹⁰

Neuvottelujen lopputuloksena oli, että Kiinan maksama summa Japanille koostuisi noin 53,4 miljoonasta markasta, mikä koostui radan arvioidusta arvosta Saksan luopuessa siitä, sekä siitä rahamäärästä, jonka Japani käytti radan kiinteistöjen pysyviin

²⁸⁸ Beniard 2011, 339.

²⁸⁹ Beniard 2011, 340-342.

²⁹⁰ Beniard 2011, 345-348; Clements ja Sharp 2008, 106.

parannuksiin ja lisäyksiin. Kiina suorittaisi maksun rautatiestä velkakirjoina, joiden maksuaika olisi 15 vuotta. Viisi vuotta maksujen aloittamisen jälkeen se voisi halutessaan lunastaa jäljellä olevat velkakirjat. Tähän se ei kuitenkaan saanut käyttää muuta kuin kiinalaisista lähteistä hankittua rahaa, mikä osoittaa Japanin halunneen viivyttää Kiinan lunastusmahdollisuutta niin paljon kuin mahdollista. Rautatien kiinteistöt ja tuotto toimisivat velan takuuna, ja radan luovuttamiseen ei tulisi kuluja yli yhdeksää kuukautta sopimuksen voimaantulosta.²⁹¹

Niin pitkään kuin kaikkia velkakirjoja ei ollut lunastettu, radalla toimisi japanilainen liikenteenjohtaja ja pääkirjanpitäjä, jotka Kiina valitsisi ja nimittäisi. Kaksi ja puoli vuotta rautatien luovutuksen jälkeen tai ilmoittaessaan velkakirjojen lunastamisesta Kiina voisi nimittää kiinalaisen apulaisliikenteenohjaajan. Radalla toimisi myös kiinalainen pääkirjanpitäjä. Nämä pääkirjanpitäjät toimisivat yhdessä, ja heillä olisi vastaavat työtehtävät. Kaikki nämä virkamiehet olisivat kiinalaisen toimitusjohtajan alaisuudessa.²⁹² Kiinalaisneuvottelijat onnistuivat siis välttämään japanilaisen pääinsinöörin nimittämisen radalle. Tämä oli kuitenkin eittämättä vähiten olennainen japanilaisten haluamista nimityksistä, ja myös se, jossa kiinalaiset olivat olleet eniten valmiita myönnytykseen. Kaupankäynnin kannalta tärkeän liikenteenohjaajan virka oli Japanin hallussa, ja sillä oli näin jatkossakin suuri määrä valtaa Shandongin provinssin talouselämässä.

Kaikki Japanin sotilaat, jotka oli sijoitettu Shandongin rautatien varrelle, vetäytyisivät niin pian kuin kiinalaiset sotilas- tai poliisivoimat olisi lähetetty ottamaan haltuunsa radan suojele. Tämä voisi tapahtua myös osissa. Täydellisen vetäytymisen tulisi tapahtua viimeistään kuudessa kuukaudessa sopimuksen voimaan tulemisesta.²⁹³ Myös kaikki japanilaiset postikonttorit entisen vuokra-alueen ulkopuolella vedettäisiin pois sopimuksen tullessa voimaan.²⁹⁴ Tämä oli linjassa Szen konferenssille esittämän

²⁹¹ *Chinese minutes*, 59, 68-69, 73.

²⁹² *Chinese minutes*, 59, 69, 73.

²⁹³ *Chinese minutes*, 67-68.

²⁹⁴ *Chinese minutes*, 74.

vaatimuksen kanssa, että Kiinassa olevat ulkomaiset postijärjestelmät pitäisi sulkea. Näiden postijärjestelmien olemassaolo oli jättänyt Kiinan ilman tuloja, joita se olisi kipeästi tarvinnut.²⁹⁵

Kaivosalueet, jotka Kiina aiemmin luovutti Saksalle, luovutettaisiin Kiinan hallituksen lupakirjalla perustettavalle yhtiölle, jossa japanilaisen pääoman määrä ei saisi ylittää kiinalaisen pääoman määrää.²⁹⁶ Tämä noudatti Kiinan vuonna 1908 määrittelemiä yritystoimintaa koskevia säännöksiä.²⁹⁷ Ehdot tälle yhtiölle määrittelisi maiden yhteinen komissio, jonka vastuulla oli entisen vuokra-alueen luovutukseen liittyvät asiat. Tämä osoittaa, ettei kaivostoimintaa enää pidetty samalla tavalla rautatien toimintaan kietoutuneena kuin Saksan hallitessa molempia. Shandongin rautatien laajennusten oikeudet taas avattaisiin kansainväliselle kilpailulle Kiinan määrittämällä ehdoilla.²⁹⁸ Tästä nähdään, että Japanin kiinnostus rautatierakentamiseen Shandongissa oli hiipunut, kuten sen kiinnostus myöntää Kiinalle lainoja.

Helmikuun 4. päivä 1922 osapuolet allekirjoittivat nämä ehdot sisältävän sopimuksen *Treaty for the Settlement of Outstanding Questions Relative to Shantung*. Molemmat osapuolet ratifioivat sopimuksen 22. kesäkuuta, ja se tuli näin lainvoimaiseksi.²⁹⁹ Washingtonissa sovittu mukaisesti Kiina ja Japani allekirjoittivat myös 28. maaliskuuta sopimuksen japanilaisjoukkojen vetäytymisestä rautatien varrelta. Viimeiset näistä vetäytyivät Qingdaosta 5. toukokuuta samana vuonna. Myös sovittu kiinalaisjapanilainen yhtiö perustettiin hallinnoimaan rautatien varrella olevia kaivoksia, jossa puolet pääomasta oli kummastakin maasta. Japani luovutti rautatien Kiinalle 1. tammikuuta 1923.³⁰⁰ Kyseisenä vuonna radalla kuljetettiin yli 2 miljoonaa tonnia tavaraa ja 3,6 miljoonaa matkustajaa.³⁰¹

²⁹⁵ Armstrong 1994, 260.

²⁹⁶ *Chinese minutes*, 65, 69.

²⁹⁷ Thomson 2002, 9.

²⁹⁸ *Chinese minutes*, 61-62, 65, 69.

²⁹⁹ Dukes 2004, 41.

³⁰⁰ Beniard 2011, 409-410.

³⁰¹ Köll 2019, 311, 314.

Kiinassa sopimus otettiin vastaan ristiriitaisin tuntein. Sitä ei pidetty suurena onnistumisena, mutta sitä vastaan ei myöskään järjestetty merkittäviä protesteja. Vaikka sopimusta kritisoitiin, yleinen käsitys oli, että Shandongin kysymys oli jokseenkin onnistuneesti ratkaistu.³⁰² Kiinalaisten suhtautuminen sopimukseen oli ymmärrettävä, sillä radasta maksettava summa oli kasvanut maan alkuperäisestä ehdotuksesta, ja japanilaisilla olisi edelleen vaikutusvaltaa radalla virkamiesten nimittämisen kautta. Kuitenkin paljon pelätyt neuvottelut japanilaisten kanssa olivat johtaneet siihen, että rata luovutettaisiin Kiinalle. Ensimmäistä kertaa sen valmistumisen jälkeen Shandongin rautatie olisi Kiinan hallinnassa. Tämä oli suuri askel kohti sen rautatieverkoston kansallistamista, josta se oli esittänyt toiveen jo Pariisin rauhankonferenssissa.³⁰³ Ylipäätään Washingtonin konferenssin tuloksia on usein pidetty onnistumisena Kiinalle, mutta vahvan hallituksen puuttuessa konferenssissa luodulle perustalle ei onnistuttu rakentamaan.³⁰⁴ Loppujen lopuksi Kiina ei pystynyt lunastamaan Shandongin rautatietä, ja rata oli vapaa Japanin vaikutusvallasta vasta toisen maailmansodan päätyttyä.³⁰⁵

Japanille Jiaozhoun ja Shandongin rautatien luovutus Kiinalle edustivat käännöstä sen sodanaikaisten hallitusten toimintatavoista Kiinan alueella. Washingtonin konferenssissa lieventyneitä vaatimuksia ulkoministeri perusteli sillä, että ne paransivat maiden välejä ja poistivat länsimaiden huolet Japanin toimista Kiinassa.³⁰⁶ Tämän osittain Shideharan myötävaikuttaman sovinnollisuuden avulla Kiina onnistui estämään Japanin suunnitelman rataa hallinnoivasta yhteisyrityksestä. Myönnytyksistä huolimatta Japani pystyi käyttämään vaikutusvaltaansa radalla japanilaisten liikenteenohjaajan ja pääkirjanpitäjän kautta. Näin ollen se oli saavuttanut Shandongin rautatiellä huomattavasti voimakkaamman aseman, kuin jos se olisi taipunut luovuttamaan radan Kiinalle Pariisin rauhankonferenssissa. Washingtonin konferenssia edeltäneinä vuosina erioikeuksien tavoittelu Kiinan rautateillä oli myös menettänyt suosiotaan Euroopan

³⁰² Beniard 2011, 409.

³⁰³ Elleman 2015, 40.

³⁰⁴ Armstrong 1994, 264.

³⁰⁵ Elleman 2015, 162.

³⁰⁶ Gates 2014, 78-79.

suurvaltojen parissa. Japani oli entistä enemmän yksin yrittäessään pitää kiinni perinteisistä rautatieoikeuksista.³⁰⁷ Tästä huolimatta sopimusta pidettiin Japanissa tappiona ja nöyryytenä.³⁰⁸ Vaikka Japani luopui poliittisista eduistaan Shandongissa, japanilaiset yritykset pystyivät edelleen hyödyntämään monia saavutettuja taloudellisia etuja, usein yhteistyössä kiinalaisten kanssa. Shandong oli Kiinan alueista Mantšurian ja Shanghaiin jälkeen arvokkain japanilaisille sijoittajille 1920-luvulla.³⁰⁹

³⁰⁷ Matsusaka 2015, 48-49.

³⁰⁸ Young 2011, 257.

³⁰⁹ Beasley 1991, 134.

4. Loppuluku

Tässä tutkimuksessa on tarkasteltu Shandongin rautatietä koskeneita sopimuksia ja neuvotteluja. Tutkimuskysymykset olivat, mitä käsitellyt sopimukset tarkoittivat rautatien kannalta, mitkä Japanin rautatietä koskevat tavoitteet olivat ja miten se näissä onnistui, sekä miten sopimukset vaikuttivat Kiinan mahdollisuuksiin saada rata itselleen ja hallita sitä vapaasti ilman muiden maiden vaikutusvaltaa. Käsiteltävän ajanjakson tapahtumista keskiössä ovat olleet rautatien miehitys Japanin toimesta, 21 vaatimusta ja niiden pohjalta tehty sopimus Shandongista, Pariisin rauhankonferenssissa tapahtuneet neuvottelut ja Kiinan kieltäytyminen sopimuksen allekirjoittamisesta sekä Washingtonin konferenssin aikana tapahtuneet neuvottelut ja niiden pohjalta syntynyt sopimus.

Japani julisti Saksalle sodan osana ensimmäistä maailmansotaa, ja tavoitteli Jiaozhoun vuokra-alueen haltuunsa ottamista. Samalla se miehitti Shandongin rautatien. Japanin päämäärätietoisesta toiminnasta nähtiin, että radan hallinta oli sen tavoitteena jo tässä vaiheessa. Kiina ei suostunut hyväksymään tätä, mutta sotatoimialueen julistaminen ja neuvotteluyritykset Japanin kanssa sen Pekingin-lähettilään kautta eivät riittäneet estämään rautatien miehitystä. Japani hyötyi tässä Kiinan heikkoudesta, sillä se ei olisi pystynyt estämään radan haltuunottoa voimakeinoin. Jo aikaisessa vaiheessa tuli esille, että Japani tavoitteli rautatien hallintaa lisätäkseen vaikutusvaltaansa Kiinassa ja turvatakseen teollisuudelleen tärkeiden raaka-aineiden saannin.

Tätä tavoitetta se petasi 21 vaatimuksella, jotka se esitti Kiinalle. Pitkällisten neuvottelujen ja uhkavaatimuksen jälkeen Japani ja Kiina solmivat neljä sopimusta vuoden 1915 toukokuussa, joista yksi koski Shandongia. Siinä Japani sai vapaat kädet neuvotellessaan Saksan entisistä Shandongin-oikeuksista tulevassa rauhankonferenssissa. Näin se pystyi kohtelemaan rautatietä omanaan, ja sillä oli Kiinan nimellinen hyväksyntä myös tämän virallistamiselle. Sodan aikana sen tavoite kuitenkin vaihtui radan hallinnoimiseen yhteisyrityksen kautta Kiinan kanssa. Kiinalle vuoden 1915 sopimus merkitsi myöntymistä Japanin vaatimukseen Shandongissa sen omasta

heikkoudesta johtuen. Myöntymisellään se varmisti lupauksen Jiaozhoun vuokra-alueen palauttamisesta Japanilta, mutta ajoi itsensä paitsioon tulevia rauhanneuvotteluja ajatellen, varsinkin rautatien kannalta.

Sodan aikana solmittiin salassa myös useita niin kutsuttuja Nishihara-lainoja, joilla Japani hankki erityisoikeuksia Kiinassa. Näistä syyskuussa 1918 sovitun lainan Shandongin rautatien laajennuksista piti varmistaa Kiinan hyväksyntä suunnitelmalle radan yhteisestä hallinnasta. Lainasopimuksen myötä Kiinan asema radalla periaatteessa vahvistui sovitun yhteishallinnon ja enimmäkseen kiinalaisista muodostuvan rautatiepoliisin myötä. Japani kuitenkin edelleen saneli ehtonsa radan suhteen Kiinalle, ja toimi radalla, miten halusi. Kiinan mahdollisuudet saada rata itselleen olivat vähäiset. Saksalle julistettu sota olisi mahdollisesti lisännyt niitä, mutta salaisella lainasopimuksella Kiina käytännössä luopui siitä hyödyistä, jonka sopimusten raukeaminen olisi tarjonnut. Lisäksi Japani oli useimpien merkittävien ympäröivien valtioiden kanssa jo sopinut salassa, että nämä tukisivat Japanin vaatimuksia Shandongin suhteen tulevassa rauhankonferenssissa.

Nämä sodan aikana Japanin tekemät sopimukset kostautuivat Kiinalle Pariisin rauhankonferenssissa. Kiinan argumentti sen Saksan kanssa tekemien sopimusten raukeamisesta jäi huomiotta. Yhdysvaltojen presidentin Woodrow Wilsonin vaikutuksen avulla Japani kuitenkin sitoutui ottamaan haltuunsa ainoastaan Saksan taloudelliset oikeudet Shandongissa. Näin rata oli virallisesti eikä vain käytännössä Japanin hallussa. Japani piti tätä tärkeänä sen takia, että sen asema radalla olisi kansainvälisesti tunnustettu. Sen kaavailemaa yhteisyritystä ei voitu kuitenkaan toteuttaa ilman Kiinan suostumusta. Tätä ei kuitenkaan saatu, kun kiinalaislähetystö kieltäytyi allekirjoittamasta rauhansopimusta. Tästä huolimatta konferenssi tarkoitti Kiinalle epäonnistumista, ja näytti siltä, että se olisi pysyvästi menettänyt mahdollisuuden saada rata itselleen.

Samalla kun kritiikki Japania kohtaan ratkaisemattomasta Shandongin kysymyksestä kasvoi, Kiina kieltäytyi neuvottelemasta sen kanssa. Yhdysvaltojen kutsuttua koolle

Washingtonin konferenssin marraskuussa 1921 Kiinan edustajat kuitenkin taivuteltiin neuvottelupöytään. Vielä Pariisissa lähes mahdottomalta näyttänyt Shandongin rautatien luovutus Kiinalle muuttui todellisuudeksi, osin neuvotteluja Japanin puolesta johtaneen Shidehara Kijuron sovinnollisuuden ansiosta. Vaikutusvallasta radalla Japani ei kuitenkaan aikonut luopua, ja tämä vaikeutti kompromissiratkaisun löytymistä. Yhdysvaltojen ja Ison-Britannian edustajien ehdotuksella käyttöön otettujen velkakirjojen, omien virkamiestensä ja Kiinan viivytetyn lunastusmahdollisuuden kautta sen asema radalla kuitenkin säilyi vahvana. Näin Shandongin kysymys saatiin päätökseen kansainvälisesti tunnustetulla tavalla, kuten Japani oli toivonut. Kiina omisti ensimmäistä kertaa radan, joka oli sijainnut sen maaperällä lähes kaksi vuosikymmentä, mutta ei suinkaan hallinnut sitä yksin.

Tutkimuskysymyksiin voidaan siis vastata näin: käsiteltyjen sodanaikaisten sopimusten ja Shandongin rautatien miehittämisen johdosta Japani käytännössä omisti radan suurimman osan käsiteltyä ajanjaksoa, vaikka vasta Versailles'n rauhansopimus teki rautatien hallinnasta virallisen. Washingtonin konferenssin yhteydessä tehty sopimus kuitenkin muutti rautatien asemaa merkittävästi. Sen myötä Kiina ensimmäistä kertaa omisti radan, mutta Japani säilytti rautatiellä merkittävän aseman muilla keinoin. Japanin tavoite rautatien suorasta omistamisesta vaihtui sen hallinnoimiseen Kiinan kanssa yhteisen yrityksen kanssa, mutta vielä tästäkin se luopui myönnytyksenä. Japanin toimien taustalla vaikuttaneet tavoitteet vaikutusvallan lisäämisestä Kiinassa ja raaka-aineiden saannin varmistamisesta eivät muuttuneet, ja niissä Japanin voidaan katsoa onnistuneen. Asemalleen rautatiellä se myös halusi kansainvälisen tunnustuksen. Tämä olisi onnistunut jo Pariisin rauhankonferenssissa, jos Kiina olisi suostunut allekirjoittamaan sopimuksen, mutta saavutettiin lopulta Washingtonin konferenssissa. Kiinan mahdollisuudet saada rata luovutettua itselleen heikkenivät vuosien 1915 ja 1918 sopimusten myötä, ja Versailles'n rauhansopimus näytti estävän tämän kokonaan. Washingtonin sopimuksessa rautatien luovutus kuitenkin onnistuttiin neuvottelemaan sille, tosin radalla säilyi suuri määrä japanilaista vaikutusvaltaa. Jos Kiina olisi konferenssin jälkeisinä vuosina pystynyt maksamaan velkakirjat se olisi voinut poistaa

radan japanilaiset työntekijät. Washingtonin sopimus siis paitsi turvasi radan luovutuksen, se myös tarjosi Kiinalle teoriassa mahdollisuuden hallinnoida rataa tulevaisuudessa ilman ulkomaiden vaikutusvaltaa.

Shandongin rautatiestä pystyy vielä tekemään paljon tutkimusta, ja sen asema useiden maiden poliittisten tavoitteiden kohteena tekee siitä merkittävän tutkimuskohteen. Kuten yllä todettiin, tässä tutkimuksessa on tutkittu rautatietä ensisijaisesti sopimusten ja neuvottelujen kautta. Erilaisia lähdetyyppejä painottamalla Shandongin rautatien tutkimiseen avautuisi aivan muunlaisia näkökulmia. Esimerkiksi ajan lehtiartikkelit, Shandongin Rautatieyhtiön omat asiakirjat tai vaikka alueelle sijoittuvat matkakertomukset valottaisivat rautatien historiaa huomattavasti kansainvälistä politiikkaa arkipäiväisemmistä näkökulmista. Myös taloushistorian kannalta rautatie on hyvin kiinnostava. Sillä on ollut vaikutusta niin Qingdaon kuin koko Shandongin provinssin taloudelliseen elämään, ja näiden lisäksi kansainväliseen kauppaan. Eikä voida väittää, että tutkimustyö Shandongin rautatien suhteen olisi poliittisten näkökulmienkaan kannalta päättynyt. Esimerkiksi Japanin sisäistä päätöksentekoa painottavalla lähdemateriaalilla pystyttäisiin vastaamaan tässä tutkimuksessa auki jääneeseen kysymykseen siitä, miksi ja milloin Japanin tavoite rautatien suhteen vaihtui radan omistamisesta sen hallinnoimiseen Kiinan kanssa yhteisen yrityksen kautta. Radan poliittinen merkitys ei myöskään suinkaan päättynyt Washingtonin konferenssiin, vaan sillä oli osansa myös esimerkiksi Kiinan sisäisessä valtakamppailussa 1920-luvulla sekä toisessa maailmansodassa.

Lähdeluettelo:

Asiakirjat:

Conversations between Chinese and Japanese representatives in regard to the Shantung Question. Prepared by the Chinese delegation. Government Printing Office, Washington 1923.

MacMurray, John V. A. (ed.). *Treaties and agreements with and concerning China 1894–1919.* Oxford University Press, New York 1921.

Prothero, George Walter (ed.). *Kiaochow and Weihaiwei.* H.M. Stationery Office, Lontoo 1920.

Shantung : Treaties and Agreements. Division of International Law – Pamphlet Series. No. 42. Carnegie Endowment for International Peace, Washington D.C., 1921.

The claim of China for direct restitution to herself of the leased territory of Kiaochow, the Tsingtao-Chinan railway, and other German rights in respect of Shantung province. Chinese Delegation, Pariisi 1919.

Tutkimuskirjallisuus:

Armstrong, David. *China's Place in the New Pacific Order.* Kirjassa The Washington Conference, 1921-22 : Naval Rivalry, East Asian Stability and the Road to Pearl Harbor. Goldstein, Erik, Maurer, John (eds.). Routledge, Abingdon ja New York 1994.

Arnander, Christopher, Wood, Frances. *Betrayed Ally : China in the Great War.* Pen and Sword, Barnsley 2016.

Bauer, Wolfgang. *The Trade Development of Tsingtao under Japanese Management 1914–1922.* Economic Journal of Hokkaido University. Vol. 23, 1994.

Beasley, W. G. *Japanese Imperialism, 1894–1945.* Oxford University Press, Oxford 1991.

Beniard, Michel. *The Far Eastern question at the Washington Conference (1921–1922) with an outline of its implications for internal politics in China*. Publications of the Institute for Asian and African Studies 12. University of Helsinki, Helsinki 2011.

Chen, Zhengping. *Brief History of Foreign Debt in China*. Paths International, Limited 2014.

Clements, Jonathan, Sharp, Alan. *Wellington Koo : China*. Haus Publishing, Lontoo 2008.

Craft, Stephen G. V.K. *Wellington Koo and the emergence of Modern China*. The University Press of Kentucky, Lexington 2004.

van Dijk, Kees. *Pacific Strife : The Great Powers and Their Political and Economic Rivalries in Asia and the Western Pacific 1870–1914*. Amsterdam University Press, Amsterdam 2015.

Dillon, Emile Joseph. *The Inside Story of the Peace Conference*. Andrews UK Ltd., Luton 2012.

Dukes, Paul. *The USA in the Making of the USSR : The Washington Conference 1921-22 and 'Uninvited Russia'*. RoutledgeCurzon, Abingdon 2004.

Elleman, Bruce. *Wilson and China: a Revised History of the Shandong Question*. Routledge, Abingdon 2015.

Forster, Elisabeth. *1919 - the Year That Changed China : A New History of the New Culture Movement*. Walter de Gruyter GmbH, Oldenbourg 2018.

Gates, Rustin B. *Out with the New and in with the Old - Uchida Yasuya and the Great War as a Turning Point in Japanese Foreign Affairs*. Kirjassa *The Decade of the Great War : Japan and the Wider World in the 1910s*. Minohara, Tosh, Hon, Tze-ki, Dawley, Evan (eds.). Brill, Leiden 2014.

Goldstein, Erik. *The First World War Peace Settlements, 1919–1925*. Routledge, Abingdon 2013.

Gow, Ian. *Military Intervention in Pre-War Japanese Politics : Admiral Kato Kanji and the 'Washington System'*. RoutledgeCurzon, Lontoo 2004.

Kawamura, Noriko. *Turbulence in the Pacific : Japanese-U.S. Relations During World War I*. Greenwood Publishing Group, Incorporated, Westport 2000.

Köll, Elisabeth. *Chinese Railroads, Local Society, and Foreign Presence: The Tianjin-Pukou Line in pre-1949, Shandong*. Kirjassa *Manchurian Railways and the Opening of China: an International History*. Elleman, Bruce ja Kotkin, Stephen (eds.). Routledge, Abingdon ja New York 2015.

Köll, Elisabeth. *Railroads and the Transformation of China*. Harvard University Press, Cambridge 2019.

Matsusaka, Y. Tak. *Japan's South Manchuria Railway Company in Northeast China, 1906–34*. Kirjassa *Manchurian Railways and the Opening of China: an International History*. Elleman, Bruce, Kotkin, Stephen (eds.). Routledge, Abingdon ja New York 2015.

Mühlhahn, Klaus. *Negotiating the Nation – German colonialism and Chinese nationalism in Qingdao, 1897–1914*. Kirjassa *Twentieth Century Colonialism and China : Localities, the Everyday, and the World*. Goodman, Bryna ja Goodman, David (eds.). Routledge, Abingdon 2012.

Mühlhahn, Klaus. *Mapping Colonial Space – The Planning and Building of Qingdao by German Colonial Authorities, 1897–1914*. Kirjassa *Harbin to Hanoi : The Colonial Built Environment in Asia, 1840 to 1940*. Victoir, Laura ja Zatsepine, Victor (eds.). Hong Kong University Press, Hong Kong 2013.

Mühlhahn, Klaus. *A New Imperial Vision? – The Limits of German Colonialism in China*. Kirjassa *German Colonialism in a Global Age*. Naranch, Bradley ja Eley, Geoff (eds.). Duke University Press, Durham ja Lontoo 2014.

- Nakatani, Tadashi. *What Peace Meant to Japan – The Changeover at Paris in 1919*. Kirjassa *The Decade of the Great War : Japan and the Wider World in the 1910s*. Minohara, Tosh, Hon, Tze-ki, Dawley, Evan (eds.). Brill, Leiden 2014.
- Naraoka, Sochi. *A New Look at Japan's Twenty-One Demands – Reconsidering Kato Takaaki's Motives in 1915*. Kirjassa *The Decade of the Great War : Japan and the Wider World in the 1910s*. Minohara, Tosh, Hon, Tze-ki ja Dawley, Evan (eds.). Brill, Leiden 2014.
- Nield, Robert. *China's Foreign Places : The Foreign Presence in China in the Treaty Port Era, 1840–1943*. Hong Kong University Press, Hong Kong 2015.
- Schencking, Charles J. *The Imperial Japanese Navy and the First World War – Unprecedented Opportunities and Harsh Realities*. Kirjassa *The Decade of the Great War : Japan and the Wider World in the 1910s*. Minohara, Tosh, Hon, Tze-ki, Dawley, Evan (eds.). Brill, Leiden 2014.
- Schlichtmann, Klaus. *Japan in the World : Shidehara Kijuro, Pacifism, and the Abolition of War*. Lexington Books, Lanham 2009.
- Scott, David. *China and the International System, 1840–1949 : Power, Presence, and Perceptions in a Century of Humiliation*. State University of New York Press, Albany 2008.
- Steinmetz, George. *The Devil's Handwriting : Precoloniality and the German Colonial State in Qingdao, Samoa, and Southwest Africa*. University of Chicago Press, Chicago 2007.
- Stephenson, Charles. *Germany's Asia-Pacific Empire : Colonialism and Naval Policy, 1885–1914*. The Boydell Press, Woodbridge 2009.
- Stephenson, Charles. *The Siege of Tsingtau : The German-Japanese War 1914*. Pen & Sword Military, Barnsley 2017.

Strauss, Michael J. *Territorial Leasing in Diplomacy and International Law*. Brill, Leiden 2015.

Thomson, Elspeth. *The Chinese Coal Industry : An Economic History*. RoutledgeCurzon, Lontoo 2003.

Wang, Dong. *China's Unequal Treaties : Narrating National History*. Lexington Books, Plymouth 2005.

Wu, Shellen Xiao. *Empires of Coal : Fueling China's Entry into the Modern World Order, 1860–1920*. Stanford University Press, Stanford 2015.

Xiang, Lanxin. *The Origins of the Boxer War : A Multinational Study*. Routledge, Abingdon 2003.

Young, A. Morgan. *Japan under Taisho Tenno : 1912–1926*. Routledge, Abingdon 2011.