

**Rainer Dormels (2014)**

**Manpho – koreanische Grenzsiedlung zu China am Mittellauf des Yalu**

This work was supported by the Academy of Korean Studies (KSPS) Grant funded by the Korean Government (MOE) (AKS-2011-BAA-2105)

**Literaturhinweise, methodische Bemerkungen zum Verständnis der Tabellen sowie Hinweise zur Romanisierung siehe Introduction**

<https://koreanologie.univie.ac.at/200413/introduction/>

**Eine englische Version dieses Aufsatzes und weitere Hintergrundinformationen befinden sich in:**

**Rainer Dormels (2014): The North Korean Cities. Jimoondang. Seoul.**

## Manpho

### Grenzsiedlung zu China

Manpho liegt 5 km östlich der chinesischen Stadt Jian (226.583 Einwohner) und ist mit ihr durch eine Eisenbahnbrücke verbunden (Yi Oh-hŭi 2011, 158-159). Während der Josŏn-Zeit war hier eine wichtige Befestigung zum Schutz des Landes nach Norden. Viele Schiffe, die den Yalu entlang gefahren sind, haben hier einen Halt gemacht. Es wird vermutet, dass der Name dieser Stadt (Man: zehntausend, zahlreich; Pho: Hafen) diesen Hintergrund hat.

Einwohnermäßig ist Manpho die kleinste der 27 Städte der DVR Korea. Die Stadt verfügt aber über eine vergleichsweise große Fläche, so dass beim Anteil der *Dong* an allen Verwaltungseinheiten nur Hoeryong einen geringeren Wert aufweist.

Einwohner	116.760 (Rang 27)
Fläche	672,379 km <sup>2</sup> (Rang 11)
Bevölkerungsdichte	174 E./km <sup>2</sup> (Rang 24)
Administrative Einheiten	12 <i>Dong</i> / 16 <i>Ri</i> (43%) (Rang 26)
„Urban“ Bevölkerung/„rural“ Bevölkerung	70,8%/29,2% (Rang 22)

Tab. Manpho-I: Grunddaten<sup>1</sup>

Am Jalu gelegen, war die Region um Manpho wichtig für die Verteidigung gegenüber Angreifern aus dem Norden. So wurde Anfang der Joson-Zeit in Manpho eine Befestigung aus Stein gebaut und 1416 wurde in Manpho ein militärisches Lager, ein *Jin*, eingerichtet. In Zusammenhang mit dem Bau der Befestigung wurden verschiedene Pavillions wie der Segŏm-Pavillion und der Mangmi-Pavillion errichtet. Letzterer wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts restauriert und ist noch erhalten. In Manpho-jin waren über 1.000 Soldaten stationiert und zur Verständigung mit den Yurchen ein Dolmetscher, der deren Sprache mächtig war. Manpho-jin war der Ausgangspunkt einer der wichtigsten Signalfeuer-Systeme der Joson-Zeit. Vom Yŏdundae in Manpho wurden die Signale über Uiju, Anju, Pyongyang und Kaesong nach Hansŏng (Seoul) weitergegeben (Corean Clio 2012).

Als Grenzort wurde hier in der Zeit der japanischen Besatzung eine Zollfiliale bzw. border[frontier] guards eingerichtet. Antijapanische Brigaden, die in der Mandschurei operiert haben, haben die Stadt mehrfach angegriffen. 1937 wurde eine Eisenbahnbrücke über den Jalu gelegt, als ein Teil des Verkehrsnetzes der Japaner zur Beherrschung der Mandschurei. Als Manpho Endbahnhof der Manpho-Linie wurde, verwandelte sich die Stadt in einen wichtigen Verkehrsmittelpunkt. Diese Eisenbahnlinie wurde ab 1931 gebaut und 1939 fertiggestellt. Insbesondere wurden Holzstämmen, die als Holzflöße aus der Region Wonchang-Jasŏng am Oberlauf des Yalu herunterkamen, hier gesägt und mit der Eisenbahn zu den Verbrauchergebieten befördert. Manpho wurde somit zu einem wichtigen Sammelplatz für Holz (encykorea.aks.manphojin).

Im Korea-Krieg war die Route über Jian nach Manpho eine von vier wichtigen, über die die chinesische Volksarmee die Grenze zwischen der VR China und der DVR Korea überquert hat<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Während das IPA 26 Verwaltungsbezirke angibt (11 *Dong* und 15 *Ri*), sind es nach PSC-8 (2009, 464) 28 Verwaltungsbezirke (12 *Dong* und 16 *Ri*). Ein *Ri*, den PSC nennt, der aber in IPA fehlt, ist der Phosang-ri.

<sup>2</sup> Bei den übrigen drei Routen landeten die chinesischen Truppen in Sinuiju, Sakju und Junggangjin an (IMHC).

## Ebene am Mittellauf des Yalu

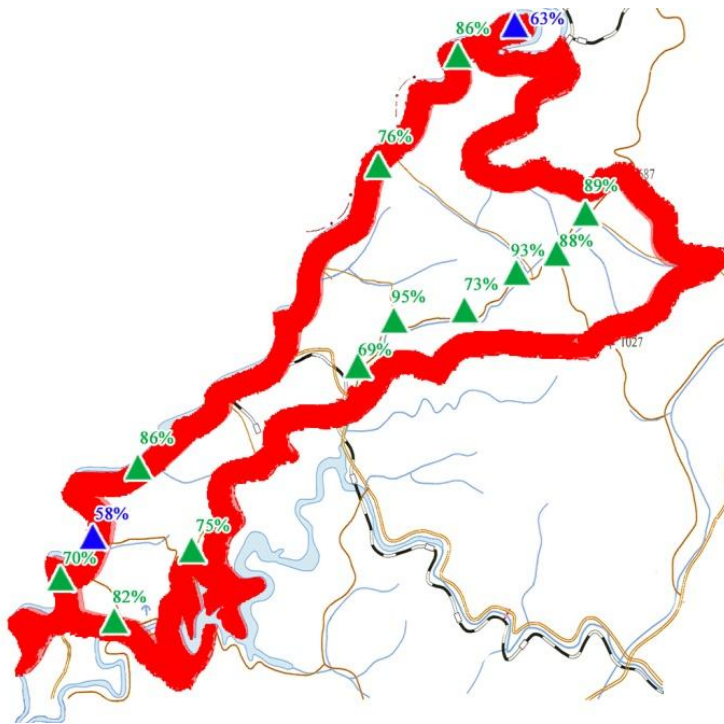


Abb. Manpho-I: Waldanteile in den Ri

Das Stadtgebiet hat sich in NE-SW-Richtung langgestreckt entwickelt und liegt am Mittellauf des Yalu. Überwiegend besteht es aus niedrigen Bergen und gehört somit zu den am niedrigsten gelegenen Regionen der Provinz Jagang. Im Nordosten und Osten, wo Berge, die vom Kangnam-Gebirgszug und vom Rangrim-Gebirgszug ausgehen, Manpho einen natürlichen Schutz geben, ist das Gelände etwas höher und Richtung Westen zum Yalu hin wird es allmählich niedriger. Im Nordosten erheben sich der Wölgi-bong (1.254 m) und im Osten der Pömbawi-san (1.373 m) als jeweils höchste Gipfel. An den Ufern des Yalu und des Könpho-gang haben sich die Kosan-Ebene und die Könha-Ebene gebildet, die zu den drei größten der Provinz Jagang gehören. Die tiefste Stelle der Stadt befindet sich in Namsang-ri (165 m). Im Nordosten und Südosten haben sich Karstlandschaften gebildet. Wie Abb. Manpho-II zeigt, konzentrieren sich die verstärkerten Teile der Stadt in der Mitte des Stadtgebietes. Entlang des Könpho-chön im Osten des Stadtgebiets reihen sich zahlreiche Ri.

Jahresdurchschnitt	Januartemperatur	Augusttemperatur	Niederschlag
7,4°C (23)	-11,6°C (25)	22,5°C (20)	908,8mm (15)

Tab. Manpho-II: Klimawerte

Reif fällt von Anfang Oktober bis Anfang Mai (IPA-7 2003, 90).

Ca. 7,5% der Stadtfläche werden landwirtschaftlich genutzt. Davon fallen knapp 67% auf Getreide (hauptsächlich Mais und Reis) und ca. 23% auf Gemüse (z.B. Chinakohl, Rettich). In der Manpho Silk Cocoon Farm werden Seidenraupenpuppen gezüchtet, die dann in verschiedene Seidenfabriken (wie der Huichon Seidenfabrik) als Grundmaterial weitergeschickt werden (IPA-7 2003, 92).

## Vom Sägeort zum Reifen- und Gummiproduzenten

Für die Entwicklung der Wirtschaft der Stadt spielt neben der Manpho-Eisenbahnlinie die Tatsache eine Rolle, dass sich in der Nähe der Stadt wie auch in der Stadt selbst zahlreiche Kraftwerke befinden, wie z.B. das Unbong-Kraftwerk (Jasong-kun). In Manpho selbst befinden sich die Kraftwerke Jajanggang, Songhak, Songha, Tunggong 1 und Tunggong 2. Auf dieser Basis haben sich Industriebetriebe, die Autoreifen, Textilien, Maschinen, Nahrungsmittel, Baumaterialien und Chemieprodukte herstellen, entwickelt.

Die nordkoreanische KJY-24 (1990, 543) zeigt die Veränderung der Wirtschaftsstruktur der Stadt bis Mitte der 1980er Jahre auf.

	1946	1960	1965	1970	1980	1986
Energiewirtschaft	-	0,1	5,5	0,6	7,1	18,3
Maschinenbau	-	2,5	15,3	5,1	5,5	8,9
Holzwirtschaft	100	74,1	15,6	9,5	3,3	1,2
Textil/Nahrung/Gebrauchsgegenstände	-	19,7	50,1	21,2	18,8	22
Gummi	-	-	-	56,4	55,1	39,2

Tab. Manpho-III: Wertschöpfungsanteile wichtiger Branchen in Manpho 1946-1986

Quelle: KJY-24 (1990, 543)

Zunächst dominierte die Waldwirtschaft. Ab Mitte der 1950er wurde dann die Leichtindustrie entwickelt. Nach dem Bau der Apropgang Tire Factory, die Ende der 1960er fertiggestellt wurde, dominiert sie die Wirtschaft der Stadt. Seit den 1980er Jahren spielen die Wasserkraftwerke der Stadt eine große Rolle. Eingebrochen ist die Bedeutung der Waldwirtschaft.

Eine große Bedeutung für die Stadt hat somit die Apropgang Tire Factory. In den Betrieben des Maschinenbaus werden Maschinen für Forst- und Landwirtschaft, feinmechanische Geräte sowie Gebrauchsgegenstände (Nähmaschinen, Kinderfahrräder) hergestellt. Von Bedeutung sind ebenfalls die Manpho Zementfabrik, die Manpho Baustofffabrik sowie die Manpho Chemiefabrik.

In Manpho gibt es des Weiteren zahlreichen Textilbetriebe, Betriebe der Nahrungsmittelindustrie sowie Betriebe für alltägliche Gebrauchsgegenstände von regionaler Bedeutung.

Manpho	KOFC	MOU	IPA	KCNA	KIET	Zusammenfassung
Betriebe - gesamt	20 (9)	20 (11)	7 (25)	17 (8)	19 (22)	17
Betriebe - wichtige	9 (4)	16 (1)	18 (4)		25 (4)	19 (4)
Kultureinrichtungen			26 (0)			

Tab. Manpho-IV: Ranking (in Klammern: Anzahl der Industriebetriebe bzw. der kulturellen Einrichtungen)

Abgesehen von der Quelle IPA rangiert Manpho im Hinblick auf die Anzahl der Betriebe zwischen Rang 17 und 20, obwohl es die Stadt der DVR Korea mit der geringsten Einwohnerzahl ist. In keiner Quelle sind jedoch für Manpho mehr als vier wichtige Industriebetriebe angegeben.

Manpho	KOFC	MOU	IPA	KCNA	KIET	Zusammenfassung
Betriebe - gesamt	2	7	1-4-26	4	3-23	1-8

Tab. Manpho-V: Ranking (Gesamtzahl der Betriebe im Verhältnis zur Bevölkerungszahl)

Manpho weist im Vergleich zur Bevölkerungszahl eine hohe Zahl von Industriebetrieben auf. Bei allen Quellen ist Manpho beim Ranking im Hinblick auf das Verhältnis zwischen Anteil der Betriebe und dem Anteil an der Bevölkerungszahl unter den ersten sechs. Insgesamt ist Manpho in diesem Ranking sogar an erster Stelle.

Manpho	Leichtindustrie	Schwerindustrie	Bergbau	Energie
KOFC	21 (1)	10 (6)	-	1 (2)
MOU	12 (7)	17 (3)	-	2 (1)
IPA	15 (11)	17 (9)	-	3 (5)
KCNA	19 (2)	13 (3)	-	2 (3)
KIET	25 (6)	20 (10)	15 (1)	1 (5)

Tab. -VI: Spezifizierung

Bei drei der fünf Quellen erscheint Manpho stärker auf Schwer.-und Chemieindustrie spezialisiert zu sein als auf Leichtindustrie, bei zwei Quellen ist dies umgekehrt. Auch wenn die Statistiken somit kein einheitliches Bild abgeben, so besteht angesichts der Bedeutung insbesondere der Aprokgang Tire Factory kein Zweifel darüber, dass die Industrie in Manpho eher schwerindustriell geprägt ist. Alle fünf Quellen bezeugen jedoch die Bedeutung des Energiesektors für die Stadt.

In Kap. III.7.3. wurden vier Betriebe als wichtige ermittelt: die Aprokgang Tire Factory, die Manpho Cement (8.2.) Factory, die Manpho Chemical Factory, und das Jajanggang Power Plant. Es handelt sich somit um drei Betriebe der Schwer- bzw. Chemieindustrie und einem Kraftwerk.

In der Aprokgang Tire Factory<sup>3</sup> in Pyölo-dong werden nicht nur Reifen hergestellt, sondern auch andere Produkte aus Gummi. Diese Fabrik wurde ab 1966 gebaut und 1968 unter dem Namen Chollima Tire Factory in Betrieb genommen. Den jetzigen Namen trägt die Fabrik seit 1974<sup>4</sup>. Es ist die größte tire factory der DRV Korea. Die Tatsache, dass der Fabrik verschiedene Einrichtungen für die Arbeiternehmer, wie unter anderem ein Krankenhaus, ein Kulturhaus oder eine Hochschule untergeordnet sind, deutet bereits an, dass es sich um einen bedeutenden Betrieb handelt (IPA 7 2003, 93; KOFC 2010, 390-391).

Die Manpho Cement Factory befindet sich in der Nähe von Yalu im Nordosten der Stadt (ca. 3 km vom Stadtzentrum entfernt) und hat eine Gesamtfläche von 430.000 m<sup>2</sup>. Dieses Unternehmen wurde im Rahmen des 2. Siebenjahresplanes (1978-1984) ab 1978 gebaut und 1982 fertiggestellt. Eine Erweiterung des Betriebes wurde 1991 beendet. Teile der Technik und der Ausrüstung stammen aus Rumänien. Eine Stichbahn der Unbong-Eisenbahnlinie (zwischen Manpho und Unbong) verläuft bis zur Fabrik. Der hier verarbeitete Kalkstein wird aus der 2km nordöstlich gelegenen Chagaphyöng-Bergwerk gefördert. Kohle stammt aus dem Bergwerk 2.8. Jugend (Phyongnam). Der hier hergestellte Zement spielt insbesondere beim Bau von Kraftwerken in der Nähe eine große Rolle, wird aber auch in anderen Landesteilen verwendet (KOFC 2010, 431-433).

Die Manpho Chemical Factory liegt in Pyölo-dong und wurde 1978 fertiggestellt. Dort werden ca. 2.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Hier werden Produkte der Basischemie wie Stickstoff, Salpetersäure und Schwefelsäure hergestellt (KOFC 2010, 372).

Die Jajanggang Power Plant befindet sich in Yöonha-ri am Jajanggang-See. In der Zeit der japanischen Besatzung war mit dem Bau des Kraftwerkes bereits begonnen worden, aber der Bau blieb unvollendet. 1956 nahm man den Bau mit sowjetischer Hilfe wieder auf und seit

<sup>3</sup> Aprokgang (oftmals auch Amnokgang geschrieben) ist die koreanische Bezeichnung für den Yalu.

<sup>4</sup> 1973 war in Nampho das Chollima Tire Factory in Betrieb genommen worden, so dass man hier eine Namensgleichheit verhindert hat.

1959 befindet sich das Power Plant in Betrieb. Es steht mit dem Suphung Power Plant und dem Kanggye Youth Power Plant in einem Energieverbund, welcher alle Teile des Landes mit Strom versorgt (IPA-7 2003, 93; KOFC 2010, 146).

Die KCNA berichtet am 12.9.2009 von einem Besuch Kim Jong Ils bei der Manpho Unhwa Factory, in der auf CNC-Basis produziert wird.

### **Eisenbahnkontenpunkt an der Nordgrenze der DVR Korea**

Am Bahnhof „Jugend“ Manpho, der die Stadt mit China verbindet, endet die ca. 300 km lange Manpho-Eisenbahnlinie. Sie verbindet die Stadt mit den beiden anderen Städten der Provinz Jagang, der Provinzhauptstadt Kanggye und mit Huichon sowie mit den Städten Kaechon und Sunchon der Provinz Phyongnam. Der Bahnhof „Jugend“ Manpho ist einerseits ein bedeutender Bahnhof für den Personenverkehr, andererseits werden u.a. Kohle und Dünger, die in den Industrien sowie der Landwirtschaft der Stadt Manpho verwendet werden, hierher verfrachtet. Von der Provinzhauptstadt Kanggye ist Manpho etwas mehr als 50 km entfernt. Diese Eisenbahnlinie wurde in der Zeit der japanischen Besatzung ab 1931 gebaut und 1939 fertiggestellt. Ziel des Baus dieser Bahn war die Förderung der Holzindustrie, da es in dieser Gegend große Waldvorräte gab (Ko Thae-u 1992, 213). Bis 1980 wurde sie elektrifiziert. Außerdem ist Manpho durch die 252 km lange Hyesan-Manpho-„Jugend“-Linie mit der Hauptstadt der Nachbarprovinz Ryanggang verbunden. Diese war 1988 für den Verkehr freigegeben worden<sup>5</sup>.

In Kangan-dong befindet sich der Flusshafen von Manpho, der Manpho über den Jalu mit Wiwon und Unbong verbindet (IPA-7 2003, 92-93).

Kulturell scheint Manpho jedoch keine zentrale Funktion auszuüben. IPA führt keine kulturelle Einrichtung der Stadt an. Für die nordkoreanische Geschichtsschreibung von Bedeutung ist die Kosanjin Revolutionary Site, wo Kim Il Sung während des Koreakrieges (1950-1953) in der Zeit vom 8.November bis zum 18.Dezember 1950 blieb.

### **Seit der Stadtwerdung 1967 ca. 40 Jahre lang keine neuen *Dong***

Manpho wurde im Oktober 1967 zur Stadt (Si). Als im Januar 1949 die Provinz Jagang neu gegründet wurde, war es ein *Kun* dieser Provinz. Gebietsveränderungen ergaben sich 1952 und 1961 durch Vergrößerungen bzw. Verkleinerungen zu Lasten bzw. zu Gunsten des südlich benachbarten Sijung-kun. 1952 bestand der Manpho-kun aus einem *Ŭp* und 22 *Ri*. Im gleichen Jahr wurde aus Könphyöng-ri der Haebang-rodongjagu.

---

<sup>5</sup> S. Wikipedia Manpho-sŏn (koreanisch) und Pukpu-chölgil (koreanisch).

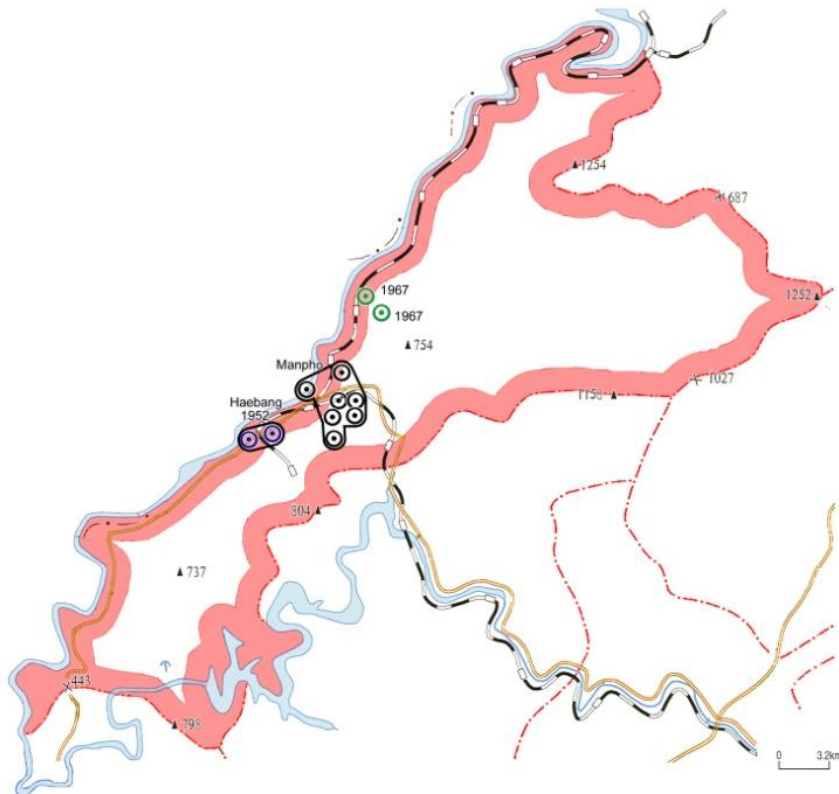


Abb. Manpho-II: *Dong* in Manpho

Als Manpho 1967 zur Stadt erhoben wurde, wurde Manpho-ŭp in sieben *Dong* aufgeteilt (Kogae-dong, Kunmak-dong, Kangan-dong, Segŏm-dong, Saemmul-dong, Ponghwa-dong, Kwanmun-dong). Aus einem Teil des Haebang-rodongjagu wurde Kuo-dong, der andere wurde mit Pyŏlo-ri zu Pyŏlo-dong. Aus dem Munak-ri entstanden Munak-dong und Saemaül-dong. Aus einem Teil von Yŏnpho-ri im Norden der Stadt wurde Sibiridong-ri.

11 der 12 *Dong* von Manpho entstanden somit bereits bei der Stadtbildung im Oktober 1967. Für die Zeit nach 1967 führt das IPA-7 (2003, 87) keine neu entstandenen *Dong* und keine Ausdehnung des Stadtgebietes an. Erst das PSC-8 (2009, 464) führt die Existenz von 12 *Dong* an, ohne jedoch nähere Angaben dazu zu geben.

### Drei verstädterte Regionen Manphos

Das verstädterte Gebiet Manphos verteilt sich somit auf drei Regionen, die alle am Yaluufer liegen:

- das ehemalige Ŭp im Zentrum;
- der ehemalige Haebang-rodongjagu südwestlich des Zentrums (hier befindet sich die Aprokgang Tire Factory und die Manpho Chemical Factory);
- die 1967 aus Munak-ri neu entstandenen *Dong* Munak und Saemaül nordöstlich des Zentrums (in dieser Region befindet sich jetzt die Manpho Zementfabrik).

Verstädterte Gebiete vor der Stadtgründung (Ŭp und *Rodongjagu*)

1942-1946, 1952-1967 Manpho-ŭp

1952-1967 Haebang-rodongjagu (2)

Dongwerdung (W) und Dongspaltung (S) ab Stadtgründung (1967)

	W	S
1967 (11)	2	(7)

### **Wirtschaftsentwicklungsgebiet für Landwirtschaft, Tourismus und Handel**

Manpho die Stadt mit den wenigsten Einwohnern der 27 Städte der DVR Korea verfügt über eine besonders günstige Situation im Hinblick auf die Energieversorgung. Manpho beherbergt die größte tire factory der DVR Korea, eine bedeutende Chemiefabrik und eine bedeutende Zementfabrik. Die tire factory und die Chemiefabrik liegen mit etwas Abstand südwestlich der Innenstadt im ehemaligen Haebang-rodongjagu. Die Chemiefabrik liegt ca. 3km nordwestlich der Innenstadt, so dass die Betriebe, die die größten Umweltprobleme mit sich bringen, in einiger Entfernung zum größten Wohngebiet errichtet wurden. Ein Entwicklungspotenzial der Stadt bietet die Nähe zu China, mit dem Manpho durch eine Eisenbahnbrücke verbunden ist. Die Gräber aus der Koguryo-Zeit sind eine wichtige Sehenswürdigkeit auf der chinesischen Seite. Die Zahl der Touristen, die aus China über Jian und Manpho in die DVR Korea einreisen, zeigt seit dem Jahr 2000 eine steigende Tendenz. Bereits seit 1988 wurde Jian zu einer Wirtschaftssonderzone bestimmt, was sich förderlich für den Grenzhandel ausgewirkt hat. Es gibt Pläne auf der nordkoreanischen Yalu-Insel Pyöldüng-do eine Handelszone einzurichten (s. Yi Oh-hüi 2011, 158-159). 2013 wurde Manpho als einer von 14 neuen Standorten für ein Wirtschaftsentwicklungsgebiet der DVR Korea ernannt, wobei die Schwerpunkte auf der Förderung von Landwirtschaft, Tourismus und Handel gelegt werden sollen.