

**Rainer Dormels (2014)**

**Chongjin – Stadt mit alter Industrie und Potenzial zum Verkehrsknotenpunkt**

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**

**<http://www.univie.ac.at/koreanologie/index.php?id=digital-north-korea0>**

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

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

## Chongjin

### In der Zeit der japanischen Herrschaft errichtete Hafen- und Industriestadt

Chongjin ist die Hauptstadt der Provinz Hambuk und eine der vier nordkoreanischen Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern. Sie gilt als Stadt der Buntmetallverhüttung. Der Hafen wurde bereits zur Zeit der japanischen Herrschaft über Korea gebaut.

Einwohner	667.929 (Rang 4)
Fläche	1.591km <sup>2</sup> (Rang 4)
Bevölkerungsdichte	420 E./km <sup>2</sup> (Rang 17)
Administrative Einheiten	93 <i>Dong</i> / 14 <i>Ri</i> (87%) (Rang 2)
„Urban“ Bevölkerung/„rural“ Bevölkerung	92,1%/7,9% (Rang 3)

Tab. Chongjin-I: Grunddaten

Chongjin war anfangs nicht mehr als ein kleines Fischerdorf, das sich angelehnt an einen Bergfuß innerhalb des Kreises Puryong entwickelt hatte. Als im Ersten Japanisch-Chinesischen Krieg (1904-1905) hier ein Anlandungsort für militärische Ausrüstungsgegenstände der Japaner wurde, zählte das Dorf um die 100 Häuser. Während dieses Krieges trieben im Jahre 1905 dann die Japaner als Nachschubweg für ihr Militär eine 90km lange Eisenbahnlinie von Chongjin nach Hoeryong voran, die 1906 fertiggestellt wurde. 1907 wurde dann die 17km lange Eisenbahnstrecke nach Ranam fertiggestellt. 1907 wurde Chongjin unter Einschluss des Kreises Puryong zur Stadt ernannt. 1908 erfolgte dann die Öffnung des Hafens für den internationalen Handel. Es gab mehrere Gründe dafür, dass von japanischer Seite diese Hafenöffnung sehr rasch durchgeführt wurde. Für den Abtransport von Hölzern und anderer Produkte aus den Waldgebieten Nordkoreas und der Mandschurei, dem Transport von Fischereiprodukten war Chongjin ein wichtiger Hafen. Insbesondere aber hatte der Hafen von Chongjin auch eine wichtige militärstrategische Bedeutung als Nachschubweg für das japanische Militär im Richtung Norden. Nicht zuletzt hatte man bereits 1907 in Ranam eine große Militärbasis errichtet. In diesem Zusammenhang war der Hafen Chongjin als Anlandungsort für allfällige Güter unverzichtbar. Hinzu kamen die günstigen naturräumlichen Gegebenheiten durch die Meerestiefe und den natürlichen Schutz vor Winden durch die im Norden liegenden Ssangyönsan und Chönma-san für den Bau eines Hafens (Yun Jong-söp 1987, 127-128).

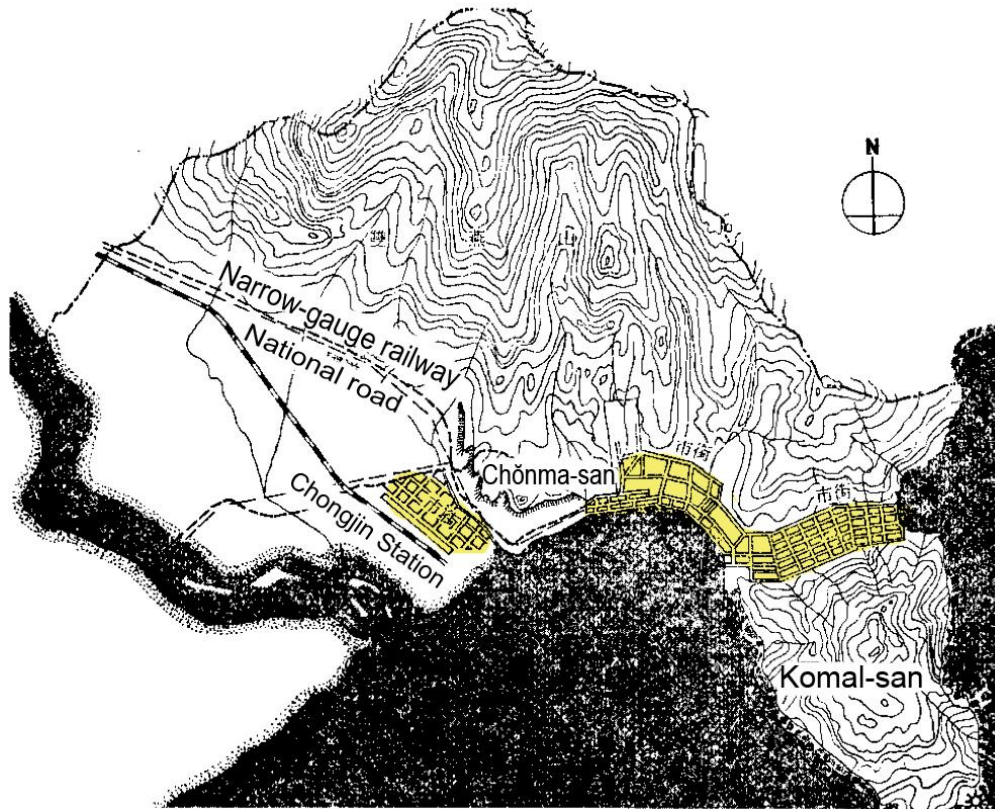


Abb. Chongjin-I: Chongjin um 1915 (Quelle: Yun Jong-söp 1987, 128)

Abb. Chongjin-I (Yun Jong-söp 1987, 128) zeigt die bebaute Stadtfläche von 1915. Es wird deutlich, dass sich die ältesten Teile der Stadt in Gegenden befinden, die heute Teil des Sinan-kuyok (im Osten, die bebauten Gebiete am Gebirgsfuß nördlich des 183 m hohen Komal-san und des heutigen Phohang-kuyok; im Westen, die bebauten Gebiete zwischen dem Chönma-san und dem Bahnhof) sind. Die bebaute Stadtfläche dehnte sich allmählich nach Westen in Richtung der Susöng-Ebene aus. In dem weiten, flachen Flußtal des Susöng-chön<sup>1</sup> bildeten sich Fabrikvororte, die fast bis an das 17 km südlich von Chongjin liegende Ranam reichten.

Die Entwicklung von Chongjin wurde durch den Anschluss an das koreanische Bahnnetz (1928) und die Eröffnung der Strecke nach Changchun (1933) beschleunigt (Lautensach 1945, 203).

Chongjin	Einwohner
1913	8.000
1928	23.407
1938	72.353

Tab. Chongjin-II: Einwohnerentwicklung nach Lautensach (1945, 203)

Chongjin entwickelte sich zu einem der bedeutenden Fischlandeplatz. Auch wurde Chongjin zu einer Industriestadt ausgebaut:

<sup>1</sup> Der Susöng-chön durchfließt das Strukturatal zwischen dem Hamgyöng-Gebirgszug und den Hoeryöng-Hügeln und mündet in Öhang-dong (Sunam-kuyök) ins Meer. In der Umgebung der Mündung hat sich die Susöng-Ebene gebildet.

- in Eisenhütten wurden Erze aus der Region Musan verarbeitet,
- auf dem Hintergrund des Holzreichtum des Hinterlandes wurde eine Kunstseidefabrik errichtet,
- mehrere Mühlen verarbeiteten mandschurische Sojabohnen zu Öl und Presskuchen verarbeitet,
- fischverarbeitende Betriebe entstanden, die Fischöl, Fischmehl, Ölsardinen und andere Fischkonserven herstellten<sup>2</sup> (Lautensach 1945, 203-204)

Mit dem Bau der japanischen Militärstadt Ranam südlich von Chongjin hatte man bereits im Jahre 1907 begonnen. 1923 wurde Ranam Sitz der Provinzverwaltung von Hamgyöng-pukto<sup>3</sup>. 1943 wurde Ranam Teil von Chöngjin-pu. 1945 kam es zu verschiedenen Umgruppierungen im Verlaufe derer Chöngjin geteilt wurde und die Ranam-si entstand. Ranam blieb Stadt (*Si*) bis 1960, als es als Ranam-kuyök wieder Teil von Chöngjin wurde.

Zur Unterstützung des Wiederaufbaus der Stadt nach dem Korea-Krieg hatte Polen Fachleute für die Stadtplanung nach Chongjin entsandt. Sie waren bei der Entwicklung eines Masterplans für Chongjin beteiligt, der vorsah, die beiden Städte Chongjin und Ranam miteinander zu verbinden. Auch andere Staaten halfen beim Wiederaufbau. Rumänien und die CSSR waren jeweils beim Bau der Ranam Pharmaceutical Factory bzw. des Chongjin Central Hospital beteiligt. Bei der konkreten Arbeiten zum Wiederaufbau der Stadt Chongjin kam es dann aber Meinungsverschiedenheiten zwischen Koreanern und Polen, so dass die Polen schließlich heimkehrten<sup>4</sup> (Jang Se-hun 2006b, 469-471).

### **Stadtentwicklung in der Ebene des Susöng-chön**

Das Stadtgebiet besteht abgesehen von den Bereichen, die von Ausläufern der Hamgyöng-Gebirgskette, der nordwestlich der Stadt verläuft, sowie von der Meeresküste und von Flussauen eingenommen werden, überwiegend aus mittelhohen und niedrigen Bergen. Die gebirgisten *Kujok* der Stadt sind Puyun, Chöngam, Songphöng, und Sinam. In Puyun befinden sich mehrere Berge über 1.000m, der höchste ist der Kosöng-san (1.754m) der höchste Berg der Stadt. Die

---

<sup>2</sup> Lautensach betont die Tatsache, dass Chongjin im Gegensatz zu Rajin und Unggi zu einer Industriestadt ausgebaut worden war, was sich auf dadurch belegen lässt, dass in Rajin 76% des Umschlags auf die Transitgüter aus der Mandschurei entfielen, während der Anteil in Chongjin bei lediglich 21% lag (Lautensach 1945, 204).

<sup>3</sup> Von 1884 bis 1923 war Kyöngsöng der Standort der Provinzverwaltung von Hambuk. Bei diesem Kyongsong handelt es sich aber nicht um den gleichen Standort wie der des heutigen Kyöngsöng-öp. Im Verlaufe der umfangreichen regionalen Neuordnung im Jahre 1952 wurde nämlich Juül der neue Verwaltungssitz von Kyöngsöng-kun und folglich in Kyöngsöng-up umbenannt, während das nun am nördlichen Rande des umgestalteten Kreises gelegene bisherige Kyöngsöng-öp zu Söngam-ri wurde und 1963 zum Arbeiterbezirk Söngam des Kyongsong-kun umgewandelt wurde (IPA 2003-14, 312 u. 318).

<sup>4</sup> Die Meinungsunterschiede betrafen den Bau von Wohnhäusern in tieferliegenden Gebieten. In der Ebene, in der sich das verstädterte Gebiet befindet, ist aufgrund der geringen Höhe des Geländes erfahrungsgemäß bei starkem Regen die Gefahr einer Überschwemmung gegeben. Die polnischen Experten hatten somit geraten, dass es besser sei, statt ohne Schutzmaßnahmen a one-storied house zu bauen, den Baugrund auf über Meeresspiegelniveau zu erhöhen und dann vier- bis fünf stöckige multi-family houses zu errichten. Aber da Materialien und Kapital fehlte und die Wohnungsnot immer größer wurde, haben die nordkoreanischen Behörden diese Vorschläge als jenseits der Realität bewertet und nach mehreren Jahren des Debattierens diese Vorschläge abgewiesen und daran festgehalten, eine Strategie zu verfolgen, bei der rasch und in großen Mengen Wohnraum an die Bevölkerung verteilt werden kann. Das Ergebnis ist, dass, wenn Regen kommt, in Teilen der der *Kuyok* Phohang und Sinam das Wasser aus den Abwässerkanäle nach oben zurückfließt und es zu Überschwemmungen kommt (Jang Se-hun 2006b, 502).

größte Ebene der Stadt ist die Susöng-Ebene (90km<sup>2</sup>). An den Rändern dieser dreieckigen Anschwemmungsebene am Ostmeersaum, die der Susöng-chön in vielen Armen durchzieht, haben sich Chongjin und Ranan entwickelt.

Die klimatischen und topographischen Voraussetzungen für die Landwirtschaft sind schlecht, was dem Reisanbau sehr enge Grenzen setzt. Getreide muss daher aus anderen Provinzen im Südwesten des Landes angeliefert werden, was bei Treibstoffmangel und angesichts der unzureichenden Infrastruktur nicht unproblematisch ist. Als Industriestadt war Chongjin daher in den 1990er Jahren von der Hungerkatastrophe besonders stark betroffen, was sogar eine amerikanische Journalistin motivierte, Chongjin als Schauplatz für einen Roman zu wählen<sup>5</sup>.

Eine Besonderheit ist die Majön Deer Farm in Majön-dong (District Chöngam). Hier konzentriert man sich auf die Herstellung von Produkten aus Hirschgeweih. Dieser landwirtschaftliche Betrieb war, als er 1955 eingerichtet wurde, der erste, der sich auf Haltung von Hirschen spezialisiert hatte (IPA-14 2003, 68). Von Bedeutung ist der Fischfang. Die Chongjin Fishery Station ist der wichtigste Betrieb innerhalb der Stadt in dieser Branche. Eine lange Tradition in Chongjin hat der Sardinenfang.

Jahresdurchschnitt	Januartemperatur	Augusttemperatur	Niederschlag
8,1°C (22)	-5,5°C (12)	21,5°C (24)	594mm (25)

Tab. Chongjin-II: Klimawerte

Die Temperaturwerte zeigen, dass Chongjin zwar insgesamt zu den kältesten Städten des Landes zählt, die Winter aber verhältnismäßig milde sind.

### „City of Iron“

Der wichtigste Industriezweig der Stadt ist die Eisenverhüttung<sup>6</sup>. Der Kimchaek Iron and Steel Complex genießt landesweite Anerkennung. Weitere wichtige Branchen sind die Schiffsbauindustrie sowie die chemische und elektrotechnische Industrie. In Chongjin werden des Weiteren Baumaterialien wie Ziegelsteine, Zement und Flachsglas hergestellt. Auch die Leichtindustrie ist mit Nahrungsmittelfabriken in jedem *Kuyok*, Textilfabriken und Fabriken für Essential Goods vertreten. Außerdem gibt es im Ranam-Kuyok mehrere Bergwerke. Bedeutende Bergbauprodukte in Chongjin sind u.a. Nickel und Kalkstein.

Chongjin	KOFC	MOU	IPA	KCNA	KIET	Zusammenfassung
Betriebe - gesamt	4 (32)	6 (33)	6 (26)	5 (21)	4 (93)	4
Betriebe - wichtige	4 (9)	3 (7)	6 (10)		4 (35)	4 (16)
Kultureinrichtungen			10 (14)			

<sup>5</sup> Demick, Barbara (2009): Nothing to Envy: Ordinary Lives in North Korea, Spiegel & Grau/Random House.

<sup>6</sup> Nach nordkoreanischen Angaben (KJY-29 1990, 488) war 1949 noch der Bergbau mit 17,7% des Gesamtproduktionsertrages der Stadt die wichtigste Branche der Stadt, gefolgt von der Lebensmittelherstellung (13,2%), der Metallurgie (11,1%) und der Chemieindustrie (10,5%). 1960 war bereits die Metallurgie mit 20,8% die bedeutendste Branche gefolgt von der Chemieindustrie (14,2%) und dem Maschinenbau (13,3%). Bedeutend war auch die Leichtindustrie (Textilindustrie 11,3%; Lebensmittelindustrie 10,7%). 1985 hatte die Metallurgie dann mit 47,8% eine dominante Position eingenommen, gefolgt vom Bergbau (10,4%) und von der Maschinenindustrie (9,8%).

Tab. Chongjin-III: Ranking (Anzahl der Industriebetriebe und kulturellen Einrichtungen)

Chongjin	KOFC	MOU	IPA	KCNA	KIET	Zusammenfassung
Betriebe - gesamt	16	23	16-21-17	16	9 -11	19 – 17

Tab. Chongjin-IV: Ranking (Gesamtzahl der Betriebe/Bevölkerung)

Chongjin	Leichtindustrie	Schwerindustrie	Bergbau	Energie
KOFC	17 (6)	12 (21)	12 (1)	5 (4)
MOU	16 (17)	5 (14)	-	4 (2)
IPA	14 (12)	12 (11)	13 (1)	6 (2)
KCNA	18 (6)	6 (11)	-	6 (4)
KIET	16 (36)	11 (49)	16 (4)	8 (4)

Tab. Chongjin-V: Spezifizierung

Chongjin (667.929 Einwohner) steht beim Industriebetriebe-Ranking bei drei der fünf untersuchten Quellen hinter Städten, die wesentlich weniger Einwohner aufweisen. In MOU, welches verhältnismäßig viele Betriebe der Leichtindustrie aufgenommen hat, wird die Stadt von den Leichtindustriestädten Sinuiju (359.341 Einwohner) und Kaesong (308.440 Einwohner) überflügelt, in IPA von Kaesong und in KCNA von Kanggye (251.971 Einwohner), einer Stadt, die für die Staatpropaganda Nordkoreas (“Kanggye spirit”) eine große Rolle spielt. Bei den Quellen, die verhältnismäßig viele Betriebe der Schwerindustrie aufgenommen haben, steht Chongjin beim Industriebetriebe-Ranking wie auch beim Einwohner-Ranking an vierter Stelle. Auch Tab. Chongjin-V macht deutlich, dass Chongjin eine Stadt der Schwerindustrie ist.

In Kap. III.7.3. wurden 16 Betriebe als wichtige ermittelt, darunter drei Werke der Metallurgie: der Kim Chaek Iron and Steel Complex, die Chongjin Structural Steel Works und die Chongjin Steel Works. Mit sechs Betrieben ist der Maschinenbau vertreten: der Ranam Coal Mining Machine Complex, die Chongjin Machine Tool Factory, die Chongjin Tractor Accessory Factory, der Hambuk Shipbuilding Complex (Chongjin Shipbuilding Factory), die Chongjin Railway Factory und die Chongjin Bus Factory. Weiters wurden ermittelt die Kangdök Refractory Factory, die Chongjin Chemical Fiber Factory, die Ranam Pharmaceutical Factory sowie die Leichtindustriebetriebe Chongjin Oil Factory und Chongjin Foodwear Factory. Komplettiert werden die ermittelten Betriebe von den Kraftwerken March 17<sup>th</sup> Hydro-Power Station und Chongjin Thermal Power Station.

Der bekannteste Betrieb der Stadt und bedeutendste Werk der Eisenmetallurgie in der DVR Korea ist der Kim Chaek Iron and Steel Complex. Er befindet sich im Sabong-dong (Songphyong-kuyok) und verarbeitet Eisenerze aus derca. 100 km Musan Mine. Brauchwasser liefert der Susöng-chön. Durch Stichbahnen ist der Betrieb an das Eisenbahnnetz angeschlossen, dass die Fabrik durch die Wolla-Linie mit Rason und Kimchaek und durch die Hamgyong-Linie mit Hoeryong verbindet. Der Seetransport von Rohmaterial und Produkten wird über den Hafen Chongjin abgewickelt. Vor allem gibt es aber in der Nähe weitere Fabrikanlagen im Bereich des Schiffsbau und des Bergbaumaschinenbaus, die die Produkte des Complexes weiterverarbeiten. Der Kim Chaek Iron and Steel Complex hat eine Gesamtbetriebsfläche von 4.300.000 m<sup>2</sup>. Die Zahl der Beschäftigten wird mit ca. 50.000 angegeben. Dem Complex zugeordnet sind u.a. die

Chongjin Iron Works, die Chôngam Mine und die Jungdo Mine, die Kalkstein bereitstellen, sowie die Kangdök Refractory Factory. Ursprünglicher Name des Complex war Chongjin Iron Works, wurde 1951 in Kim Chaek Iron Works umbenannt. Dieser Betrieb wurde zwischen 1938 und 1942 von der japanischen Firma Mitsubishi errichtet. Während dem Koreakrieg wurde die Verhüttung ausgesetzt und der Betrieb stellte Rüstungsgüter her. Ab 1954 gingen dann wieder die ersten Hochöfen in Betrieb (IPA-14, 2003, 67-68; KOFC 2010, 195-201). 1974 hatte sich der Betrieb von einer einfachen Eisenhütte zu einem Industriekomplex mit zahlreichen Abteilungen entwickelt und erhielt den heutigen Namen. Im Jahre 1984 entfielen auf den Kimchaek Iron and Steel Complex 43% des Gesamtproduktionsertrages von Chongjin-si. Der Complex beschäftigte im gleichen Jahr 27,3% aller Industriebeschäftigten der Stadt (KJY-29 1990, 489). Mangel an Rohstoffen und Brennstoffen haben freilich dazu geführt, dass der Kim Chaek Iron and Steel Complex nicht in der Lage ist, richtig zu arbeiten, was aufgrund der Vernetzung mit zahlreichen anderen Betrieben in der Region dazu geführt hat, dass fast jede Fabrik bzw. fast jeder Betrieb in Chongjin in eine Art Winterschlaf (hibernation) gefallen zu sein scheint (Im, Jeong Jin 2011). Auch wird, da Rohöl und Koks importiert werden mussten, nun auch mit heimischer Anthrazitkohle verhüttet. Das Ergebnis ist freilich ein Stahl minderer Qualität und wird offiziell als "Juche steel" bezeichnet und quasi als Resultat des Unabhängigkeitsbewusstseins der Koreaner hingestellt.

Die Chongjin Iron Works befinden sich im Pohang District an der Küste. Brauchwasser liefert der Susông-chông. Auf einer Betriebsfläche von 900.000 m<sup>2</sup> sind ca. 8.000 Menschen beschäftigt. Der Betrieb wurde 1939 aufgebaut, ab 1940 arbeiteten die ersten in Japan hergestellten Hochöfen. Im Laufe der Zeit wurde der Betrieb ständig erweitert (KOFC 2010, 210-212).

Der Ranam Coal Mining Machine Complex ist ein führender Betrieb für die Herstellung von Minenausrüstungen in der DVR Korea. Auf einer Gesamtbetriebsfläche von 100.000 m<sup>2</sup> sind ca. 4.000 Personen beschäftigt. Der Betrieb wurde in den 1950er Jahren errichtet und 1961 erweitert (IPA-14 2003, 68; KOFC 2010, 259). Die Chongjin Machine Tool Factory befindet sich im Chongam-kuyok. Die Gesamtbetriebsfläche beträgt 360.000 m<sup>2</sup>. Der Betrieb beschäftigt 950 Personen. Er wurde 1958 errichtet. Es werden u.a. Drehbänke und Bohrmaschine hergestellt, die landesweit verteilt werden (IPA-14 2003, 69-70; KOFC 2010, 255). Als Inkarnation (embodiment) des "Kanggye spirit", einer Durchhalteparole in den 1990er Jahren zur Zeit der akuten Hungersnot in der DVR Korea, offiziell als "arduous march" beschönigt, wurde im Jahre 2001 die "torchlight of Ranam" vorgestellt. Als beispielhaft wird dabei das Verhalten der Arbeiter im Ranam Coal Mining Machine Complex beschrieben. "The workers and officials of the complex settled the very urgent problems of fuel and raw materials on their own efforts during the "arduous march" and the forced march to produce good quality steel. They also manufactured up-to-date equipment requiring high technology by introducing a new engineering method and built two factories while ensuring the production of modern mining equipment" (KCNA 4.12.2001)<sup>7</sup>.

Der Hambuk Shipbuilding Complex (Chongjin Shipbuilding Factory) gehört mit 597.000 m<sup>2</sup> und 7.500 Beschäftigten neben den Betrieben in Nampho und Rajin zu den drei größten Werften der DVR Korea. Es wurde 1937 gebaut und 1954 nach den Zerstörungen im Korea-Krieg mit Hilfe der Sowjetunion wieder aufgebaut (IPA-14 2003, 70-71; KOFC 2010, 323-324). Die

---

<sup>7</sup> Die Rodong Sinmun zitierend erklärt KCNA (24.5.2002) die Bedeutung der Fackel von Ranan: "This torch represents a torch of revolution in the new century as it fully embodies the intense loyalty to the leader, the core of the Kanggye spirit. ... The torch calls on the people to meet the requirements of the Kanggye spirit for boldly breaking through difficulties by their own efforts, believing in their own strength".

Chongjin Bus Factory stellt auf einer Gesamtbetriebsfläche von 82.000 m<sup>2</sup> mit 1.300 Beschäftigten die Busse her, die in ländlichen Regionen der DVR Korea verkehren. Er ist 1981 in Betrieb. Ab 1992 werden hier auch Straßenbahnen hergestellt (IPA-14 2003, 70; KOFC 2010, 274-275).

Die Chongjin Chemical Fiber Factory befindet sich in Songphyong-kuyok und verfügt über eine Betriebsfläche von 1.000.000 m<sup>2</sup>. Sie ist der bedeutendste Hersteller von Rayon-garn in der DVR Korea. Die Fabrik wurde zwischen 1933 und 1938 gebaut (IPA-14 2003, 70; KOFC 2010, 586-587). Die Ranam Pharmaceutical Factory wurde 1949 gegründet. Während des Korea-Krieges wechselte diese Fabrik öfter ihren Standort, bis es 1955 an seinem jetzigen Standort wieder neu hergestellt wurde. Es werden unter anderem Desinfektionmittel und Vitaminpräparate hergestellt. (IPA-14 2003, 68;)

Die March 17<sup>th</sup> Hydro-Power Station liegt im Puyun-kuyok. 1959 begann man mit chinesischer Hilfe den Bau. Nach einer Bauunterbrechung ging man 1967 wieder daran, einen Damm zu errichten und in den Jahren 1972, 1976 und 1982 wurde jeweils ein Kraftwerk fertiggestellt (KOFC 2010, 138-139). Die Chongjin Thermal Power Station wurde mit dem Ziel der Stromversorgung für den Kim Chaek Iron and Steel Complex sowie für die Versorgung der Bevölkerung Chongjins mit Heizwärme mit sowjetischer Hilfe gebaut. Ursprünglich begann man mit dem Bau bereits 1974, es kam aber zu einer Unterbrechung, so dass man erst im November 1980 offiziell mit dem Bau begann. 1984 wurden die ersten beiden und 1986 wurde der dritte Generator fertiggestellt. Das Kraftwerk verbrennt Kohle aus dem nördlichen Kohlefeld von Hambuk und liefert Strom an den Kim Chaek Iron and Steel Complex sowie an andere Industrieanlage im Norden der DVR Korea (IPA-14 2003, 70; KOFC 2010, 156).

## **Der zweitgrößte Hafen der DVR Koreas – Investitionen aus der VR China und aus Russland**

Der Hafen von Chongjin ist der zweitgrößte der DVR Korea und der größte an der nordkoreanischen Ostmeerküste. Er wurde bereits 1908 von Japan geöffnet und wurde ein typischer Militärhafen. 1974 wurden die Hafenanlagen verstärkt und 1983 begann die VR China diesen Hafen für seinen Handel mit Japan zu nutzen. Der Hafen ist unterteilt in einen Westhafen und einen Osthafen, wobei der Osthafen dem Handel vorbehalten ist, während der Westhafen vom Kim Chaek Iron and Steel Complex genutzt wird. Da der Hafen durch eine Breitspureisenbahnlinie mit Russland verbunden ist, eignet er sich gut zur Verschiffung von Waren aus dem nördlichen Nachbarstaat. Im Jahre 2010 haben sich die VR China und die DVR Korea auf eine Restauration der Eisenbahnlinie zwischen Tumen und Chongjin geeinigt, was dem Export chinesischer Güter über Chongjin förderlich sein dürfte (KOFC 112-113; 115). Ähnlich wie im Falle des Hafens von Rajin konkurrieren auch in Chongjin Russen und Chinesen um Nutzungsrechte des Hafens. Nachdem Russland bereits derartige Rechte zugestanden sein sollen, hat am 1. September 2012 die chinesische Yanbian Haihua Group einen Vertrag mit einer nordkoreanischen Firma unterzeichnet, um in den nächsten 30 Jahren zwei Piers des Hafens von Chongjin gemeinsam zu managen und zu benutzen.

Nach der Vergabe von Nutzungsrechten für zwei Piers des Hafens von Chongjin an eine chinesische Firma wurden Pläne über einen Wirtschaftszone Chongjin diskutiert. Derartige Vorhaben soll es bereits seit 2003 geben, wobei geplant ist, Chongjin und Nam-Chongjin in zwei Regionen zu unterteilen. Dabei sollen die Provinzverwaltung für Hambuk, die sich zur Zeit in



den *Kuyok* Phohang und Sinam befinden, in den Ranam-kuyok übersiedelt werden. Der Chongjin Special Economic Zone sollen somit der Sunam-kuyök und die nördlich liegenden Phohang-kuyok, Chongam-kuyok und Sinam-kuyok der Zone angehören und die südlich des Susöng-chön gelegenen Songphyöng-kuyök und Ranam-kuyok als Nam-Chongjin zusammengefasst und nicht dazugehören (Choi Song-min 2012).

### **Kulturelle Hauptstadt von Hambuk**

Die Hauptstadt von Hambuk ist auch ihr kulturelles Zentrum. Es befinden sich im Stadtgebiet zahlreiche Universitäten, die sich auf Maschinenbau, Bergbau und Metallwesen, Landwirtschaft, Medizin, Pädagogik und Politik spezialisiert haben. Auch beherbergt die Stadt einen Radiosender, eine Tageszeitung und eine die Provinz Hambuk repräsentierende Künstlergruppe.

### **Chongjin - “North Korea’s Fashion Capital”**

Chongjin ist der Hafen, in dem 1959 das erste Schiff mit koreanischen Rückkehrern aus Japan einlief, und auch jetzt leben hier noch viele aus Japan gekommene Koreaner. Auch war die Tatsache, dass aufgrund der großen Industrieanlagen seit der Zeit der japanischen Herrschaft viele Menschen aus verschiedenen Gegenden hier zusammenströmten, wohl ein Grund dafür, dass man den Bewohnern der Stadt eine gewissen Offenheit gegenüber Neuem nachsagt. So bekam Chongjin auch den Ruf als die führende Stadt in Nordkorea im Bereich dessen, was “in” ist. Kurze Hosen in Rockform tauchten bereits in den 1980er Jahren auf, in den 90er Jahren waren sogar Diskohosen “in” (Chosun Ilbo 18.9.1995). Auch neuere Berichte über Chongjin bestätigen den Ruf der Stadt als “North Korea’s Fashion Capital”. Gebrauchte Kleider kommen in großen Paketen per Schiff über den Hafen Chongjin aus Japan nach Nordkorea. Darunter befinden sich auch viele Kleidungsstücke, die in Japan oder Südkorea im Trend liegen. Vor allem reisen auch viele Bewohner der Stadt nach China, um sich durch Kleinhandel über Wasser zu halten und bringen modische Trends und Kleidung mit ins Land. Während die Bewohner Pyongyangs diese ausländische modische Kleidung meist nur zu Hause tragen, weil hier die Kontrolle angeblich strikter ist, sollen die Zurückhaltung der Bewohner und die Kontrollbereitschaft der Behörden in Chongjin wohl weniger ausgeprägt sein (newfocusintl 2013).

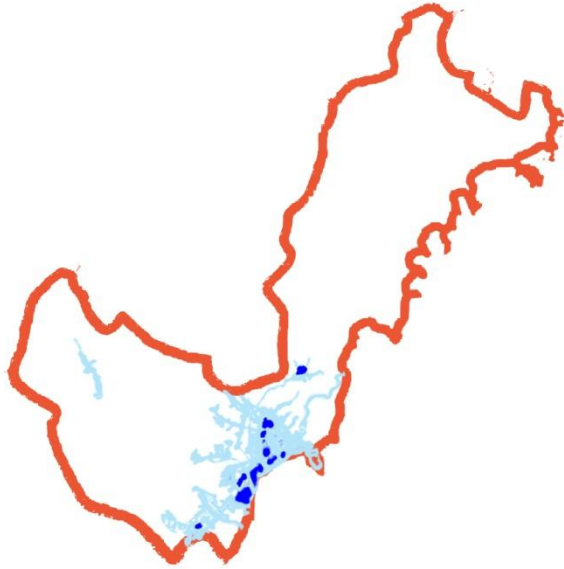


Abb. Chongjin-II: Bebaute Gebiete und Industrie. Quelle Yi Sang-jun (et.al.) 2013, 71

### In *Kuyok* aufgeteilte Großstadt

Chöngjin, Stadt seit 1913, besteht aus 93 *Dong* und 14 *Ri*, die auf 7 *Kuyök* aufgeteilt sind. Seit 1960 wurde das *Kuyök*-System eingeführt. Zur gleichen Zeit wurde auch die Stadt Ranam eingemeindet. Zweimal, zwischen 1963 und 1970 sowie zwischen 1977 und 1985 war Chongjin eine Stadt mit Sonderstatus auf dem Niveau einer Provinz. Auch die Größe des Stadtgebietes war häufig Veränderungen unterworfen. Zweimal wurde das Stadtgebiet zu Lasten des Kreises bzw. der Stadt Rajin vergrößert: 1967 wurden 7 *Ri*, zwischen 1993 und 1995 wurden 7 *Dong* eingemeindet.

Die Stadt Chöngjin bestand seit 1960 aus 6 bis 8 *Kuyok*. Ständige *Kuyok* der Stadt Chöngjin waren bisher: Sinam, Chöngam, Phohang, Sunam, Songphyöng und Ranam. Zwischen 1977 und 1985 gehörten noch die Kreise Kyöngsöng und Musan zum Stadtgebiet. Der Kreis Puryöng, bekannt für seine Metallurgie (Siliziumerz, Chrom-Eisen), war als Puryöng-kuyök zweimal, zwischen 1960 und 1970 und zwischen 1972 und 1985, Teil von Chöngjin.

Die weiteren Veränderungen in der Anzahl der *Kuyok* beruhen auf der Tatsache, dass der Puyun-*kuyok* erst 1970 als Abspaltung von dem Ranam-kuyok entstanden war und zwischen 1993 und 1994 kurzfristig wieder Teil des Ranam-kuyok wurde.

Jahr	Status	Kuyok	Puyun	Puryong	Kreise
1960	Stadt	7	Teil v. Ranam	Kuyok	
1963	Sonderstatus	7	Teil v. Ranam	Kuyok	
1970	Stadt	7	Kuyok		
1972	Stadt	8	Kuyok	Kuyok	
1977	Sonderstatus	8	Kuyok	Kuyok	2
Juli 1985	Stadt	8	Kuyok	Kuyok	
Dez. 1985	Stadt	7	Kuyok		
1993	Stadt	6	Teil v. Ranam		
1994	Stadt	7	Kuyokk		

Tab. Chongjin-VI: Chongjin – Anzahl der Kuyök und Kreise unter besonderer Berücksichtigung der Regionen Puyun und Puryöng

Die Aufteilung der Stadt in *Kuyok* legt nahe, die Veränderungen der Struktur der Stadt auf *Kuyok*-Ebene zu betrachten. Leider sind auf der Karte in IPA nicht alle *Dong* eingezeichnet, sodass eine detaillierte Analyse wie bei den anderen Städten nicht möglich ist.

### **Entwicklungen in den einzelnen *Kuyok***

Im folgende werden daher zunächst die drei zentralen *Kuyok* Sinan, Phohang und Sunan betrachtet, dann der Songphyöng-kuyök, der das alte Chöngjin mit Ranam verbindet. Dann widmen wir uns dem südwestlich vom „eigentlichen“ Chöngjin gelegenen Ranam einschließlich Puyun zu und betrachten zum Schluss den flächenmäßig größten *Kuyök*, den Chöngam-kuyök.

### **Stadtzentrum**

Der Sinam-kuyok (10 *Dong*) bestand bei der Gründung im Jahre 1960 aus 9 *Dong* und 2 *Ri*. 1985 wurden diese beiden *Ri* zu einem *Dong* zusammengelegt.

Der Phohang-kuyok (14 *Dong*), in dem der Ost-Hafen von Chöngjin liegt, wurde 1960 aus den drei *Dong* Namgang, Namhyang und Minju gegründet, wobei letzterer gleichzeitig in die drei *Dong* Chöngsong, Suwön und Subuk aufgeteilt wurde, so dass der *Kuyok* aus fünf *Dong* bestand. 1963 wurden die *Dong* Namgang und Suwön je in zwei Teile und die *Dong* Chöngsong und Subok je in drei Teile aufgeteilt. Aus Namhyang-dong spaltete sich Pukhyang-dong ab. 1967 entstand aus Teilen von Namgang2*Dong* und Chöngsong1*Dong* der Namgang3*Dong*. 1972 entstand aus Teilen des benachbarten Chongam-kuyok der Sanöp-dong, in dem sich viele Fabriken befinden, der Teil des Phohang-kuyök wurde. 13 der 14 *Dong* des Phohang-kuyok gehen somit auf drei im Jahre 1955 gebildete *Dong* zurück, die zwischen 1960, 1963 und 1967 aufgespalten wurden.

Der Sunam-kuyok (9 *Dong*) wurde im Jahre 1960 aus 5 *Dong* gegründet, ein weiterer entstand durch Abspaltung gleichzeitig mit der Gründung des *Kuyok*. Drei weitere *Dong* entstanden durch Abspaltung im Jahre 1963.

30 der 33 *Dong* der drei zentralen *Kuyok* der Stadt Chongjin existierten somit bereits im Jahre 1963.



Abb. Chongjin-III: Chongjin: *Kuyok*

## Ranam

Im Süden der Stadt liegen der Ranam-kuyok (19 *Dong*, 2 *Ri*) und der Puyun-kuyok (7 *Dong*, 1 *Ri*), die bis 1960 noch Teile der Stadt Ranam waren.

1945 wurde Chongjin geteilt und Ranam wurde Stadt, bis es 1960 wieder Teil von Chongjin wurde. Nach verschiedenen Umgruppierungen in den Jahren 1945 (16 *Dong*; 10 *Dong*, 6 *Ri*), 1949 (15 *Dong*) und 1952 (13 *Ri*) bestand die Stadt dann im Jahre 1955 aus 6 *Dong* und 7 *Ri*.

1960 wird Ranam ein *Kuyok* der Stadt Chongjin. 2 *Ri* gehen zusammen, Puyun-ri wird *Dong*. Als Ergebnis hatte der Ranam-kuyok nun 7 *Dong* und 5 *Ri*. 1963 wird der Rahŭng-dong in zwei Teile aufgeteilt. 1970 wird der Puyun-kuyok aus Puyun-dong und Öyu-ri gegründet und vom Ranam-kuyök abgespalten. Diese Abspaltung besteht noch heute und wurde lediglich für einen kurzen Zeitraum (1993-1994) rückgängig gemacht. 1978 und 1987 wird der Ranam-kuyok leicht vergrößert. 1978 bilden sich 5 neue *Dong* aus *Ri*. 1987 und 1991 entstehen jeweils 3 neue *Dong* durch Abspaltungen von anderen *Dong*. 1999 wird Hoehyang-ri zum *Dong*.

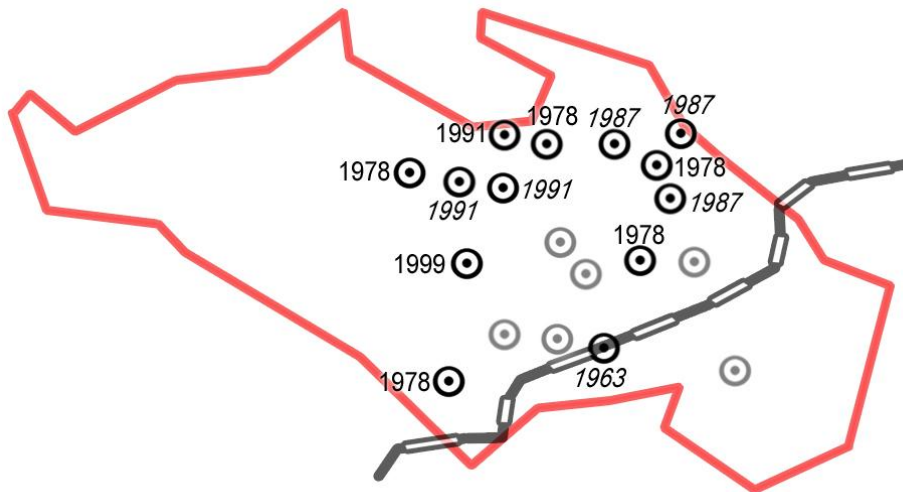


Abb. Chongjin-IV: Ranam

Auffallend ist der Anstieg der neuen *Dong* zwischen 1978 und 1991. Diese fällt zeitlich zusammen mit dem planmäßigen Ausbau der Region Nam-Chongjin (Süd-Chongjin). Wenn wir in diesem Zusammenhang von der Region Nam-Chongjin reden, ist damit der teilweise hügelige Bereich nördlich der ehemaligen Garnisonsstadt der Japaner gemeint. Die Beschäftigten des Kim Chaek Iron and Steel Complex im District Songphyöng, die in der Nähe ihrer Arbeitsstätte lebten, waren den Emissionen des Betriebs in starkem Maße ausgesetzt. Deshalb wollte man seit Anfang der 1970er Jahre in Bereichen, in denen nicht so viele Fabriken stehen, Arbeitersiedlungen schaffen. Deshalb wurde 1976 der Entwicklungsplan für Nam-Chongjin aufgestellt. Mit der Mobilisierung von Experten und der Heranschaffung von Baumaterialien aus dem ganzen Land wurden in weniger als einem Jahr Wohnungen für 1.500 Familien gebaut mit einem kleinem Park, Grünflächen, Serviceeinrichtungen etc. Doch danach blieb die Hilfe von Seiten der Zentrale aus. Die Zahl der gebauten Wohnungen erwies sich nur als ein Tropfen auf einen heißen Stein. 1983 gab es den Plan, Chongjin zu einer modernen Stadt der Schwerindustrie auszubauen. und im Nam-Chongjin sollten 5.000 Wohnungen gebaut werden. Doch da nur mehr die Stadt zuständig war, fehlten die finanziellen Mittel aus der Zentrale. In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre sollen dann die Baumaßnahmen unterbrochen worden sein (Jang Se-hun (2006b, 489). Schlimmer noch soll es dann ab den 1990er Jahren gekommen sein. Die Bewohner der Hochhäuser verließen diese und es entstand eine Necropolis bzw. eine Ghost Town. Gründe für diese Entwicklung waren, dass die Beheizung der Wohnungen zu einem Problem geworden war, dass Aufzüge fehlen ebenso wie Einrichtungen für die Grundversorgung der Bewohner der Siedlung fehlten. Verschärft wurde die Situation dann noch durch die Hungersnot und die Wirtschaftskrise in Nordkorea in den 1990er Jahren Jang Se-hun (2006b, 491).

## Puyun

Puyun ist bekannt für seine Nickellagerstätten. 1960 wird Puyun-ri ein *Dong* des Ranam-kuyök, 1967 wird es Puyun-rodongjagu. 1970 wird der *Rodongjagu* in sechs *Dong* aufgeteilt und bildet mit Öyun-ri den Puyun-kuyök, gleichzeitig wird Ayan-ri von Öyun-ri abgespalten. 1985 wird Ayang-ri zum *Dong*. Ayang-dong liegt im äußersten Süden des *Kuyök*, während alle anderen

Dong von Puyun-kuyok im Norden an einer Straße aufgereiht sind. 1993 wird Puyun-kuyok aufgelöst und kommt in den Ranam-kuyok. Dabei wird der Puyun-rodongjagu wieder gebildet aus allen *Dong* des *Kuyok* (also einschließlich Ayang-dong). 1994 wird der Puyun-kuyok wieder wie zuvor aus dem Puyun-rodongjagu und Öyu-ri gebildet, der *Rodongjagu* wird wieder in sieben *Dong* aufgeteilt.

### Gebiet zwischen Chongjin-Zentrum und Ranam

Der Songphyong-kuyok (13 *Dong*, 5 *Ri*) wurde 1960 aus 3 *Dong*, 4 *Ri* der Stadt Chongjin und dem *Up* und 3 *Ri* des Puryöng-kun gegründet. Das *Up* wurde *Dong*, gleichzeitig entstanden je zwei *Dong* durch Spaltung und Dongwerdung. 1963 wurden dann drei neue *Dong* durch Spaltung geschaffen, 1972 und 1987 jeweils einer.

### Chongam - das Gebiet zwischen Chongjin-Zentrum und Rason

Der Chongam-kuyok (21 *Dong*, 6 *Ri*) wurde 1960 aus sechs *Dong* der Stadt Chongjin und zwei *Ri* von Puryong-kun gegründet. 1963 entstehen drei neue *Dong* durch Spaltung, 1967 eines aus einem *Ri* und eines durch Spaltung von einem anderen *Dong* und 1992 werden drei *Ri* zu *Dong*. Zweimal wird der *Kuyok* in größerem Umfang vergrößert: 1972 wurden sieben *Ri* des Kreises Puryöng aufgenommen. 1993 werden sieben *Dong* und zwei *Ri* aus der Stadt Rajin aufgenommen: Raksan (*Rodongjagu* seit 1952), Samhae (*Rodongjagu* seit 1972), Kwanhae (*Dong* seit 1973), Pangjin, Rijin und Rasök (alle drei *Rodongjagu* seit 1973), Rochang (*Dong* seit 1991) sowie Muchang-ri, das 1995 Teil von Rajin-Sonbong-si wurde und Sö-ri. Die fünf *Rodongjagu* waren alle im Jahre 1974 zu *Dong* umgewandelt worden.

### Statistische Zusammenfassung: ab den 1970er Jahren fast nur noch neue *Dong* in Ranam und Chongam

Tab. Chongjin-VII zeigt die Dongwerdungen in den einzelnen *Kuyok*. In der zweiten Spalte ist vermerkt, wieviel *Dong* bereits vor der Errichtung der *Kuyok* bestanden haben. Die weiteren Spalten zeigen an, wieviel *Dong* entstanden sind, die erste Zahl durch Dongwerdung, die zweite durch Dongspaltung. Der Arbeiterbezirk Puyun wurde 1970 in 6 *Dong* aufgeteilt, daher ist die 5 in Klammern gesetzt und die Aufteilung wurde in der Statistik nicht mitgezählt.

<i>Kuyok</i>	bestehend	1960-1967	1970-1978	1985-1987	1991-1999	Insgesamt
Sinam	9 von 10			1 : -		1 : - (1)
Phohang	3 von 14	- : 10	- : 1			- : 11 (11)
Sunan	5 von 9	- : 4				- : 4 (4)
Ranan	6 von 19	- : 1	5 : -	- : 3	1 : 3	6 : 7 (13)
Puyun	0 von 7	1 : -	- : (5)	1 : -		2 : - (2+5)
Söngphung	4 von 13	2 : 5	- : 1	- : 1		2 : 7 (9)
Chöngam	7 von 21	1 : 4	5 : -		4 : -	10 : 4 (14)
	34 von 93	4 : 24 (28)	10 : 2 (12)	2 : 4 (6)	5 : 3 (8)	21:33 (54)

Tab. Chongjin-VII: Chöngjin - Dongwerdungen in den einzelnen *Kuyok*

<i>Kuyök</i>	1955	1960-1967	1970-1978	1985-1987	1991-1999	Steigerung
--------------	------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------

Sinam	9	9	9	10	10	11%
Phohang	3	13	14	14	14	367%
Sunan	5	9	9	9	9	80%
Ranan	6	7	12	15	19	217%
Puyun	0	1	6	7	7	-
Söngphung	4	11	12	13	13	225%
Chönggam	7	12	17	17	21	200%
	34	62	79	85	93	174%

Tab. Chongjin-VIII: Chöngjin – Anzahl der *Dong* in den einzelnen *Kuyok*

Die Hälfte aller *Dong*, die in den 60er Jahren neu entstanden (14 von 28), liegen in der Stadtmitte, insbesondere in Phohang. Ein Viertel der neuen *Dong* der 60er Jahre fällt auf den Söngphung-kuyök, also auf das Gebiet, das zwischen dem „eigentlichen“ Chöngjin und Ranan liegt. 5 *Dong* entstehen in dem nördlich der Stadtmitte liegenden großflächigen Chönggam-kuyök. In den 60er Jahren wird vor allem das Zentrum verdichtet und das Wachstum der Fabrikvororte in Richtung Rananam wird verstärkt.

Abgesehen von der Auflösung des AB Puyun in 6 *Dong* entstehen ab 1970 neue *Dong* vorwiegend in dem nördlichen *Kuyok* Chongam und vor allem in Rananam. 12 der 19 *Dong* Rananams entstehen ab 1970.

### Chongjin Dongwerdung versus Dongspaltung

1955 (34)

1960 (42)	3	5
1963 (59)	-	17
1967 (62)	1	2
1970 (67)	-	(5)
1972 (70)	1	2
1973 (74)	4	-
1978 (79)	5	-
1985 (81)	2	-
1987 (85)	-	4
1991 (89)	1	3
1992 (92)	3	-
1993 (85)	-	(-6)
1994 (92)	-	(6)
1999 (93)	1	-

Die Zahlen in Klammern beziehen sich auf die Auflösung (1970, 1994) bzw. die Wiederneubildung (1993) des Arbeiterbezirkes Puyun.

## **Chongjin – Stadt mit alter Industrie und Potenzial zum Verkehrsknotenpunkt**

Chongjin ist eine bedeutende Industrie- und Hafenstadt im Nordosten Koreas. Die wichtigsten Betriebe wurden in den 1930er Jahren errichtet. Vor allem die Eisenverhüttung spielt eine wichtige Rolle. Dies bringt Chongjin in eine starke Abhängigkeit von ihr.

Chongjin ist eine Doppelstadt, die sich aus dem ursprüngliche Chongjin und der ehemaligen Stadt Ranam zusammensetzt. Stadtentwicklungsprozesse sind in den 1960er Jahren festzustellen, danach eigentlich nur in Chongam und vor allem im Norden von Ranam, wo die Wohnregion Nam-Chongjin aufgebaut wurde.

Chongjin verfügt aufgrund seiner Nähe zu China, Russland und Japan ein großes Entwicklungspotenzial.