Kömür ikmal istasyonu ve deniz üssü

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Kömür ve New Harbour'a taşınma

Buharlı gemiler kömüre, derin suya ve onarım tesislerine ihtiyaç duyuyordu. Singapur Nehri bunların hiçbirini sağlayamıyordu. Nehir ağzı sığdı ve mavnalarla doluydu. Bu durum Çin yelkenlisi ticaretine uygundu, ancak okyanus buharlılarını uzak tutuyordu. Çözüm kentin batısında, anakara ile Blakang Mati ve Pulau Brani adaları arasındaki derin ve korunaklı kanaldaydı. 1852'de P&O, kömür ikmal istasyonunu Singapur Nehri'nden bu New Harbour'a taşıyan ilk denizcilik şirketi oldu ve burada kendi rıhtımını inşa etti.[1] Diğer şirketler de onu izledi. 19 Nisan 1900'de vekil vali, demirleme yerinin adını Amiral Henry Keppel'in onuruna Keppel Harbour (Keppel Limanı) olarak değiştirdi.[2]

Kömür, büyük miktarlarda ithal edilmesi, depolanması ve yüklenmesi gereken hacimli bir yüktü. New Harbour'daki kömür yığınları, sepetlerle gemilere kömür taşıyan işçi grupları ve açıkta demirli gemilere yakıt veren mavnalar limanın tanıdık görüntüleri hâline geldi. Bir geminin ne kadar hızlı kömür alabildiği limanlar arasında bir rekabet konusu oldu, çünkü limanda geçen her saat gemi sahibine para kaybettiriyordu. Tanjong Pagar'da yakıt ikmali için sözleşme hızı sonunda saatte 40

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

ton olarak belirlendi. Havuz şirketi en büyük olduğu dönemde 200.000 ton kargonun yanında 250.000 ton kömür depolayabiliyordu.[3] G. Kısım, III. Bölüm'ün fuel oil, LNG ve amonyak çağına kadar izlediği gemi yakıtı ikmali işi burada başladı.

Tanjong Pagar Dock Company

Yeni limanın en önemli işletmesi, 1864'te ticaret evi Guthrie and Company ile Çinli tüccar Tan Kim Ching tarafından kurulan Tanjong Pagar Dock Company idi. Şirket bir kuru havuzu finanse etmek amacıyla anonim şirket olarak kuruldu. Singapur'da paylarını halka arz eden ilk yerel anonim şirketti. Başlangıç hedefi, her biri 100 dolarlık 2.000 payla 200.000 dolar toplamaktı.[4] Şirket böylece Singapur sermaye piyasasının tarihinde erken bir dönüm noktasıdır. D. Kısım bu tarihi modern borsaya kadar izliyor.

Başlangıç zordu. 1860'ların ticareti durgundu ve ilk kuru havuz olan Victoria Dock ancak kanaldan bir yıl önce, 17 Ekim 1868'de açıldı. Kanal şirketin geleceğini dönüştürdü. Daha fazla buharlı gemi uğramaya başladı ve 1870'e gelindiğinde havuz faaliyetleri kârlı hâle gelmişti. İkinci havuz Albert Dock 1879'da açıldı. Şirket 1874'te buharlı vinçler ve krenler kullanmaya başladı. Bu sayede rıhtımlarında bir iş gününde elleçlenen yük 200–300 tondan 500–800 tona çıktı.[5]

Büyüme inşaatın yanı sıra satın almalarla da geldi. 1880'lerde şirket Jardine Matheson rıhtımını kiraladı, Borneo ve Purvis rıhtımlarını satın aldı. 1899'da rakibi Paten Slip and Dock Company ile birleşti ve böylece beş kuru havuzu, yaklaşık bir çeyrek mil uzunluğunda rıhtım cephesini ve 375 akre kadar araziyi kontrol eder hâle geldi. Şirketin, büyük ölçüde Pencaplı Sihlerden oluşan kendi polis gücü ve kendi itfaiyesi vardı.[6] Özel bir şirket, bir taç kolonisinin liman altyapısının büyük kısmını işletir hâle gelmişti.

1905 kamulaştırması

Bu konum, özel çıkar ile kamu yararı arasında bir çatışma yarattı. Liman, denizciliğin büyümesine ayak uydurmak için yeni rıhtımlara, havuzlara ve dolgu çalışmalarına büyük yatırımlar yapmak zorundaydı. Çoğu Avrupa'da yaşayan

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

hissedarlar ise kâr payını tercih ediyordu. Mart 1904'te Avrupalı hissedarlar 12 milyon dolarlık bir modernizasyon planını reddetti. Kolonyal hükümet buna Nisan 1905'te kabul edilen Tanjong Pagar Dock Ordinance ile karşılık verdi ve şirketi kamu mülkiyetine geçirdi. Hissedarlar her 100 dolarlık pay için 761 dolar aldı. Payın en yüksek piyasa fiyatı ise 600 dolar olmuştu.[7]

Tazminatın cömertliği kararı öğretici kılıyor. Kolonyal devlet, koloninin ekonomisi için vazgeçilmez gördüğü altyapının kontrolünü üstlendi. Bunu kanunla ve piyasa fiyatının üzerinde bir tazminatla yaptı. Bu yüzden yatırımcıların şikâyet için pek bir gerekçesi kalmadı. Stratejik altyapıyı kamu eline alırken mülkiyete saygı gösteren ve sahiplerini tazmin eden devlet modeli, bağımsız Singapur'da, D. Kısım'da incelenen kanunla kurulmuş kamu kurumlarında (statutory boards) ve devlet bağlantılı şirketlerde yeniden ortaya çıkacaktı.

Kamu havuz kurulu, 1912 tarihli Straits Settlements Port Ordinance uyarınca oluşturulan ve 1913'ten itibaren faaliyet gösteren Singapore Harbour Board olarak yeniden örgütlendi. Aynı yıl, 26 Ağustos 1913'te, o dönemde Süveyş'in doğusundaki en büyük havuz olarak tanımlanan King's Dock açıldı. 1914'te tamamlanan açık deniz dalgakıranı ve Telok Ayer'deki dolgu çalışmaları limana modern bir liman cephesi kazandırdı.[8] Harbour Board, Port of Singapore Authority'nin ve PSA International'ın doğrudan atasıdır.

İmparatorluğun bir kömür ikmal istasyonu

Kraliyet Donanması için Singapur, Britanya savaş gemilerinin dünyanın her yerinde faaliyet göstermesini sağlayan kömür ikmal istasyonları ve tersaneler zincirinin bir halkasıydı. Ticari ve askerî çıkarlar örtüşüyordu. Kömür stokları, kuru havuzları ve vasıflı işgücü olan bir liman savaşta donanmaya, barışta denizcilik hatlarına hizmet ediyordu. Singapur bu ikili işlevden yararlandı. Bu işlev imparatorluk hükümetine limanı savunmak için, tüccarlara da onu kullanmak için bir neden veriyordu.[9]

Kömürden petrole geçiş Birinci Dünya Savaşı'ndan önce başladı. Petrol şirketleri Singapur'un güneyindeki adalarda depolama tesisleri kurdu. Bu tesisler daha sonra G. Kısım, II. Bölüm'de incelenen rafineri sanayisinin temelini oluşturdu. Kraliyet

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Donanması filosunu petrole dönüştürdüğünde yakıtın stratejik önemi daha da artacaktı. Çünkü Asya'daki bir üssün artık havuzların yanı sıra yakıt tanklarına da ihtiyacı vardı.

Notlar

1. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, cilt 15, sayı 2, Temmuz–Eylül 2019: "In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour"; şirket burada kendi rıhtımını inşa etti. ↩
2. Wikipedia, "Keppel Harbour" (Erişim tarihi: Kasım 2026): 19 Nisan 1900'de vekil vali James Alexander Swettenham tarafından Amiral Henry Keppel'in onuruna Keppel Harbour olarak yeniden adlandırıldı. ↩
3. PSA International, "Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore" (globalpsa.com, Erişim tarihi: Kasım 2026): "The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour"; depolar "200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals" alıyordu. ↩
4. Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (Erişim tarihi: Kasım 2026): 1864'te Guthrie and Company ve Tan Kim Ching tarafından kuruldu; Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, cilt 15, sayı 2, Temmuz–Eylül 2019: Tanjong Pagar Dock Company paylarını halka arz eden ilk yerel anonim şirketti; her biri 100 dolarlık 2.000 payla 200.000 dolar toplamayı hedefliyordu. ↩
5. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, cilt 15, sayı 2, Temmuz–Eylül 2019: Victoria Dock 17 Ekim 1868'de Vali Sir Harry Ord tarafından açıldı; Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılmasından sonra daha fazla buharlı gemi uğradı ve 1870'e gelindiğinde havuz faaliyetleri kârlı hâle gelmişti; PSA International, "Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore" (Erişim tarihi: Kasım 2026): 1874'te kurulan buharlı vinçler ve krenler, on saatlik bir günde 200–300 ton olan yük elleçlemesini günde 500–800 tona çıkardı; "Singapore Harbor from Its Founding to the

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web*: Albert Dock 1879'da açıldı. ↩

6. "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (Erişim tarihi: Kasım 2026): 1884'te Jardine Matheson rıhtımının kiralanması; 1885'te Borneo Wharf ve Purvis Wharf'ın satın alınması; 1899'da Paten Slip & Dock Co. ile birleşme ve böylece beş kuru havuz, 1¼ millik rıhtım cephesi ve 375 akre üzerinde kontrol; Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (Erişim tarihi: Kasım 2026): şirketin çoğunluğu Pencaplı Sihlerden oluşan kendi polis gücü ve kendi itfaiyesi vardı. ↩

7. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, cilt 15, sayı 2, Temmuz–Eylül 2019: 12 milyon dolarlık bir modernizasyon planı Mart 1904'te Avrupalı hissedarlarca reddedildi; Tanjong Pagar Dock Ordinance Nisan 1905'te kabul edildi; hissedarlar her 100 dolarlık pay için 761 dolar aldı, borsadaki en yüksek fiyat ise 600 dolardı. ↩

8. PSA International, "Heritage | Chapter Three" (Erişim tarihi: Kasım 2026): Singapore Harbour Board "constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912"; Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (Erişim tarihi: Kasım 2026): 1905'te kamulaştırıldı, 1913'te adı Singapore Harbour Board, daha sonra Port of Singapore Authority (1964) oldu; Wikipedia, "Keppel Harbour" (Erişim tarihi: Kasım 2026): King's Dock 26 Ağustos 1913'te açıldı; Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, Temmuz–Eylül 2019: King's Dock 1913'te "the largest dock east of the Suez" olarak hizmete girdi; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (Erişim tarihi: Kasım 2026): 1907'de Telok Ayer dolgusunun ikinci aşaması ve açık deniz mendireği; 1914'te dalgakıranın tamamlanması; 1932'de Telok Ayer Basin'in açılması. ↩

9. Wikipedia, "Singapore in the Straits Settlements" (Erişim tarihi: Kasım 2026): "Singapore also benefited by acting as a coaling station for the Royal Navy". ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com