Kohlestation und Marinestützpunkt

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

Kohle und der Umzug nach New Harbour

Dampfschiffe brauchten Kohle, tiefes Wasser und Reparaturanlagen, und nichts davon konnte der Singapore River bieten. Die Flussmündung war flach und voller Leichter. Das passte zum Dschunkenhandel, hielt aber die Überseedampfer fern. Die Lösung lag westlich der Stadt, in dem tiefen und geschützten Fahrwasser zwischen der Hauptinsel und den Inseln Blakang Mati und Pulau Brani. 1852 verlegte P&O als erste Reederei ihre Kohlestation vom Singapore River an diesen New Harbour und baute dort einen eigenen Kai.[1] Andere Gesellschaften folgten. Am 19. April 1900 benannte der amtierende Gouverneur den Ankerplatz zu Ehren von Admiral Henry Keppel in Keppel Harbour um.[2]

Kohle war eine sperrige Fracht, die in großen Mengen eingeführt, gelagert und verladen werden musste. Die Kohlehalden von New Harbour, die Arbeitertrupps, die Kohle in Körben an Bord trugen, und die Leichter, die Schiffe auf der Reede betankten, prägten bald das Bild des Hafens. Wie schnell ein Schiff bekohlt werden konnte, wurde zu einem Wettbewerbsfaktor zwischen den Häfen, denn jede Stunde im Hafen kostete den Eigner Geld. In Tanjong Pagar wurde die vertragliche

© 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.

Bunkerleistung schließlich auf 40 Tonnen pro Stunde festgelegt. Zu ihrer Blütezeit konnte die Dockgesellschaft 250.000 Tonnen Kohle neben 200.000 Tonnen Ladung lagern.[3] Hier begann das Bunkergeschäft, das Kapitel III von Teil G bis in das Zeitalter von Schweröl, LNG und Ammoniak verfolgt.

Die Tanjong Pagar Dock Company

Das wichtigste Unternehmen des neuen Hafens war die Tanjong Pagar Dock Company, 1864 von dem Agency House Guthrie and Company und dem chinesischen Kaufmann Tan Kim Ching gegründet. Sie entstand als Aktiengesellschaft zur Finanzierung eines Trockendocks und war die erste lokale Aktiengesellschaft in Singapur, die ihre Aktien öffentlich anbot. Ursprünglich sollten 200.000 Dollar in 2.000 Aktien zu je 100 Dollar aufgebracht werden.[4] Die Gesellschaft ist damit ein früher Meilenstein in der Geschichte des Singapurer Kapitalmarkts, den Teil D bis zur modernen Börse verfolgt.

Der Anfang war schwierig. Der Handel der 1860er-Jahre lag danieder, und das erste Trockendock, das Victoria Dock, öffnete erst am 17. Oktober 1868, ein Jahr vor dem Kanal. Der Kanal veränderte die Aussichten grundlegend. Mehr Dampfer liefen ein, und um 1870 war der Dockbetrieb rentabel geworden. 1879 folgte das zweite Dock, das Albert Dock. 1874 führte die Gesellschaft Dampfwinden und Kräne ein. Damit stieg die an ihren Kais umgeschlagene Ladung von 200–300 Tonnen auf 500–800 Tonnen pro Arbeitstag.[5]

Das Wachstum kam durch Übernahmen ebenso wie durch Neubauten. In den 1880er-Jahren pachtete die Gesellschaft den Kai von Jardine Matheson und kaufte die Borneo- und die Purvis-Wharf. 1899 fusionierte sie mit ihrer Konkurrentin, der Paten Slip and Dock Company, und kontrollierte fortan fünf Trockendocks, rund eineinviertel Meilen Kaifront und etwa 375 Acres. Die Gesellschaft unterhielt eine eigene Polizei, überwiegend aus Sikhs aus dem Punjab rekrutiert, und eine eigene Feuerwehr.[6] Ein privates Unternehmen betrieb nun den größten Teil der Hafeninfrastruktur einer Kronkolonie.

© 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.

Die Enteignung von 1905

Diese Stellung führte zu einem Konflikt zwischen privatem und öffentlichem Interesse. Um mit dem Wachstum der Schifffahrt Schritt zu halten, brauchte der Hafen hohe Investitionen in neue Kais, Docks und Landgewinnung. Die Aktionäre, viele von ihnen in Europa, bevorzugten Dividenden. Im März 1904 lehnten die europäischen Aktionäre einen Modernisierungsplan über 12 Millionen Dollar ab. Die Kolonialregierung antwortete mit der im April 1905 verabschiedeten Tanjong Pagar Dock Ordinance, die das Unternehmen in öffentliches Eigentum überführte. Die Aktionäre erhielten 761 Dollar je 100-Dollar-Aktie, bei einem Höchstkurs von 600 Dollar.[7]

Gerade die großzügige Entschädigung macht die Entscheidung lehrreich. Der Kolonialstaat übernahm die Kontrolle über Infrastruktur, die er für die Wirtschaft der Kolonie als unverzichtbar ansah. Er tat dies durch Gesetz und mit einer Entschädigung über dem Marktpreis, sodass die Investoren wenig Grund zur Klage hatten. Das Muster eines Staates, der strategische Infrastruktur in öffentliche Hand nimmt, dabei das Eigentum achtet und die Eigentümer entschädigt, kehrte im unabhängigen Singapur wieder: in den Statutory Boards und staatsnahen Unternehmen (Government-linked Companies), die Teil D untersucht.

Die öffentliche Dockbehörde wurde als Singapore Harbour Board neu organisiert, gebildet nach der Straits Settlements Port Ordinance von 1912 und tätig ab 1913. Im selben Jahr, am 26. August 1913, öffnete das King's Dock, damals als größtes Dock östlich von Suez bezeichnet. Ein 1914 fertiggestellter Wellenbrecher vor der Küste und die Landgewinnung in Telok Ayer gaben dem Hafen eine moderne Hafenfront.[8] Das Harbour Board ist der direkte Vorläufer der Port of Singapore Authority und von PSA International.

Eine Kohlestation des Empire

Für die Royal Navy war Singapur Teil einer Kette von Kohlestationen und Werften, die britischen Kriegsschiffen den weltweiten Einsatz ermöglichten. Handels- und Marineinteressen deckten sich. Ein Hafen mit Kohlevorräten, Trockendocks und

© 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.

Fachkräften diente im Krieg der Marine und im Frieden den Reedereien. Singapur profitierte von dieser Doppelfunktion. Sie gab der Reichsregierung einen Grund, den Hafen zu verteidigen, und den Kaufleuten einen Grund, ihn zu nutzen.[9]

Der Übergang von Kohle zu Öl begann schon vor dem Ersten Weltkrieg. Ölgesellschaften errichteten Lageranlagen auf den Inseln südlich von Singapur, die später die Grundlage der in Kapitel II von Teil G untersuchten Raffinerieindustrie bildeten. Die strategische Bedeutung des Brennstoffs wuchs weiter, als die Royal Navy ihre Flotte auf Öl umstellte. Ein Stützpunkt in Asien brauchte nun neben Docks auch Treibstofftanks.

Anmerkungen

1. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, Bd. 15, Heft 2, Juli–September 2019: „In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour“, wo sie einen eigenen Kai baute. ↩

2. Wikipedia, “Keppel Harbour” (abgerufen im November 2026): am 19. April 1900 vom amtierenden Gouverneur James Alexander Swettenham zu Ehren von Admiral Henry Keppel in Keppel Harbour umbenannt. ↩

3. PSA International, “Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore” (globalpsa.com, abgerufen im November 2026): „The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour“; die Lagerhäuser fassten „200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals“. ↩

4. Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company” (abgerufen im November 2026): 1864 von Guthrie and Company und Tan Kim Ching gegründet; Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, Bd. 15, Heft 2, Juli–September 2019: Die Tanjong Pagar Dock Company war die erste lokale Aktiengesellschaft, die Aktien öffentlich anbot; sie wollte 200.000 $ durch 2.000 Aktien zu je 100 $ aufbringen. ↩

5. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, Bd. 15, Heft 2, Juli–September 2019: Victoria Dock am 17. Oktober

© 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.

1868 von Gouverneur Sir Harry Ord eröffnet; nach der Eröffnung des Suezkanals 1869 liefen mehr Dampfschiffe ein, und um 1870 war der Dockbetrieb rentabel geworden; PSA International, "Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore" (abgerufen im November 2026): 1874 installierte Dampfwinden und Kräne steigerten den Umschlag von 200–300 Tonnen pro zehnstündigem Arbeitstag auf 500–800 Tonnen pro Tag; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web*: Albert Dock 1879 eröffnet. ↩

6. "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (abgerufen im November 2026): 1884 Pacht des Jardine-Matheson-Kais; 1885 Kauf der Borneo Wharf und der Purvis Wharf; 1899 Fusion mit der Paten Slip & Dock Co., mit Kontrolle über fünf Trockendocks, 1¼ Meilen Kaifront und 375 Acres; Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (abgerufen im November 2026): Die Gesellschaft hatte eine eigene Polizei, überwiegend Sikhs aus dem Punjab, und eine eigene Feuerwehr. ↩

7. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang", *BiblioAsia*, Bd. 15, Heft 2, Juli–September 2019: Ein Modernisierungsplan über 12 Millionen $ wurde im März 1904 von europäischen Aktionären abgelehnt; die Tanjong Pagar Dock Ordinance wurde im April 1905 verabschiedet; die Aktionäre erhielten 761 $ je 100-$-Aktie, verglichen mit einem Börsenhöchstkurs von 600 $. ↩

8. PSA International, "Heritage | Chapter Three" (abgerufen im November 2026): Das Singapore Harbour Board wurde „constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912"; Wikipedia, "Tanjong Pagar Dock Company" (abgerufen im November 2026): 1905 enteignet, 1913 in Singapore Harbour Board und später in Port of Singapore Authority (1964) umbenannt; Wikipedia, "Keppel Harbour" (abgerufen im November 2026): King's Dock am 26. August 1913 eröffnet; Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, Juli–September 2019: King's Dock 1913 eröffnet als „the largest dock east of the Suez"; "Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology", *The Postcolonial Web* (abgerufen im November 2026): 1907 zweite Phase der

© 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.

Landgewinnung in Telok Ayer und Mole vor der Küste; 1914 Wellenbrecher fertiggestellt; 1932 Telok Ayer Basin eröffnet. ↩

9. Wikipedia, "Singapore in the Straits Settlements" (abgerufen im November 2026): „Singapore also benefited by acting as a coaling station for the Royal Navy". ↩

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

© 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.