תחנת פחם ובסיס צי

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

פחם והמעבר ל־New Harbour

אוניות קיטור נזקקו לפחם, למים עמוקים ולמתקני תיקון, ונהר סינגפור לא יכול היה לספק אף אחד מהם. שפך הנהר היה רדוד וצפוף בדוברות. הדבר התאים לסחר הג'ונקות והרחיק אוניות קיטור אוקייניות. הפתרון נמצא ממערב לעיר, בתעלה העמוקה והמוגנת בין היבשה לבין האיים בלקנג מאטי (Blakang Mati) ופולאו בראני. ב־1852 הייתה P&O לחברת הספנות הראשונה שהעבירה את תחנת הפחם שלה מנהר סינגפור ל־New Harbour הזה, ושם בנתה רציף משלה.[1] חברות אחרות הלכו בעקבותיה. ב־19 באפריל 1900 שינה ממלא מקום המושל את שם המעגן ל־Keppel Harbour לכבוד האדמירל Henry Keppel.[2]

פחם היה מטען מגושם שהיה צריך לייבא, לאחסן ולהעמיס בכמויות גדולות. ערמות הפחם של New Harbour, קבוצות הפועלים שנשאו סלי פחם אל הסיפון והדוברות שתדלקו אוניות במעגן החיצוני הפכו למראות מוכרים בנמל. מהירות הטעינה של אונייה בפחם הפכה לעניין של תחרות בין נמלים, שכן כל שעה בנמל עלתה לבעלים כסף. בטנג'ונג פגר (Tanjong Pagar) נקבע בסופו של דבר תעריף החוזה לתדלוק על 40 טון לשעה. בשיאה יכלה חברת המספנות לאחסן 250,000 טון פחם לצד 200,000 טון מטען.[3] עסקי התדלוק הימי (bunkering), שפרק III של חלק G עוקב אחריהם אל עידן המזוט, ה־LNG והאמוניה, התחילו כאן.

© 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.

חברת Tanjong Pagar Dock Company

המיזם החשוב ביותר של הנמל החדש היה Tanjong Pagar Dock Company, שנוסדה ב־1864 בידי בית הסוכנות Guthrie and Company והסוחר הסיני Tan Kim Ching. היא הוקמה כחברת מניות כדי לממן מספנה יבשה, והייתה חברת המניות המקומית הראשונה בסינגפור שהציעה את מניותיה לציבור. היעד הראשוני היה 200,000 דולר ב־2,000 מניות של 100 דולר כל אחת.[4] החברה היא אפוא ציון דרך מוקדם בתולדות שוק ההון של סינגפור, שחלק D עוקב אחריו עד הבורסה המודרנית.

ההתחלה הייתה קשה. הסחר של שנות ה־60 של המאה ה־19 היה בשפל, והמספנה היבשה הראשונה, Victoria Dock, נפתחה רק ב־17 באוקטובר 1868, שנה לפני התעלה. התעלה שינתה את סיכוייה מן הקצה אל הקצה. אוניות קיטור רבות יותר פקדו את הנמל, ועד 1870 הפכה פעילות המספנות לרווחית. המספנה השנייה, Albert Dock, באה ב־1879. ב־1874 הנהיגה החברה כננות ועגורני קיטור, שהעלו את המטען שטופל ברציפיה מ־200–300 טון ל־500–800 טון ביום עבודה.[5]

הצמיחה באה הן מרכישות והן מבנייה. בשנות ה־80 חכרה החברה את הרציף של Jardine Matheson וקנתה את רציפי Borneo ו־Purvis. ב־1899 התמזגה עם מתחרתה, Paten Slip and Dock Company, וכך שלטה בחמש מספנות יבשות, בכמייל ורבע של חזית רציפים ובכ־375 אקר. לחברה היה כוח משטרה משלה, שגויס בעיקר מקרב סיקים מפנג'אב, ומכבי אש משלה.[6] חברה פרטית הפכה למפעילה של רוב תשתיות הנמל של מושבת כתר.

ההפקעה של 1905

מעמד זה יצר התנגשות בין האינטרס הפרטי לאינטרס הציבורי. הנמל נזקק להשקעות כבדות ברציפים, במספנות ובייבוש שטחים חדשים כדי לעמוד בקצב צמיחת הספנות. בעלי המניות, רבים מהם באירופה, העדיפו דיבידנדים. במרץ 1904 דחו בעלי המניות האירופים תוכנית מודרניזציה בהיקף 12 מיליון דולר. הממשל הקולוניאלי הגיב בפקודת Tanjong Pagar Dock Ordinance, שהתקבלה באפריל 1905 והעבירה את החברה לבעלות ציבורית. בעלי המניות קיבלו 761 דולר על כל מניה של 100 דולר, לעומת מחיר שוק שיא של 600 דולר.[7]

© 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.

נדיבות הפיצוי הופכת את ההחלטה למאלפת. המדינה הקולוניאלית נטלה שליטה בתשתית שנחשבה בעיניה חיונית לכלכלת המושבה. היא עשתה זאת בחקיקה, בפיצוי שעלה על מחיר השוק, כך שלמשקיעים לא היה בסיס של ממש לתלונה. הדפוס של מדינה הלוקחת תשתית אסטרטגית לידיים ציבוריות תוך כיבוד הקניין ופיצוי הבעלים יחזור בסינגפור העצמאית, בתאגידים הסטטוטוריים ובחברות הקשורות לממשלה הנבחנים בחלק D.

מועצת המספנות הציבורית אורגנה מחדש כ־Singapore Harbour Board, שהוקמה מכוח Straits Settlements Port Ordinance של 1912 ופעלה משנת 1913. באותה שנה, ב־26 באוגוסט 1913, נפתחה King's Dock, שתוארה אז כמספנה הגדולה ביותר מזרחית לסואץ. שובר גלים ימי שהושלם ב־1914 וייבוש השטחים בטלוק אייר (Telok Ayer) העניקו לנמל חזית מודרנית.[8] ה־Harbour Board הוא האב הקדמון הישיר של Port of Singapore Authority ושל PSA International.

תחנת פחם של האימפריה

עבור הצי המלכותי הייתה סינגפור חוליה בשרשרת של תחנות פחם ומספנות שאפשרה לאוניות מלחמה בריטיות לפעול ברחבי העולם. האינטרסים של הסחר והצי חפפו. נמל עם מלאי פחם, מספנות יבשות וכוח עבודה מיומן שירת את הצי במלחמה ואת קווי הספנות בשלום. סינגפור נהנתה מהתפקיד הכפול הזה, שנתן לממשלה האימפריאלית סיבה להגן עליה ולסוחרים סיבה להשתמש בה.[9]

המעבר מפחם לנפט החל לפני מלחמת העולם הראשונה. חברות נפט בנו מתקני אחסון באיים שמדרום לסינגפור, ואלה הפכו מאוחר יותר לבסיס של תעשיית הזיקוק הנבחנת בפרק II של חלק G. החשיבות האסטרטגית של הדלק עוד תגדל כשהצי המלכותי יסב את הצי שלו לנפט, שכן בסיס באסיה נזקק מעתה למכלי דלק נוסף על המספנות.

הערות

1. Wee Beng Geok, "The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang," *BiblioAsia*, כרך 15, גיליון 2, יולי–ספטמבר 2019: "In 1852, P&O became the first shipping company to move its coaling stations from the Singapore River to New Harbour", שם בנתה רציף משלה. ↩

© 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.

2. Wikipedia, “Keppel Harbour” (נצפה בנובמבר 2026): שמו שונה ל־Keppel Harbour ב־19 באפריל 1900 בידי ממלא מקום המושל James Alexander Swettenham לכבוד האדמירל Henry Keppel. ↩

3. PSA International, “Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore” (globalpsa.com, נצפה בנובמבר 2026): “The contract rate of coal bunkering was also fixed at 40 tons per hour”; המחסנים החזיקו “200,000 tons of cargo and 250,000 tons of coals”. ↩

4. Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company” (נצפה בנובמבר 2026): נוסדה ב־1864 בידי Guthrie and Company ו־Tan Kim Ching; Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, כרך 15, גיליון 2, יולי–ספטמבר 2019: Tanjong Pagar Dock Company הייתה חברת המניות המקומית הראשונה שהציעה מניות לציבור; היא ביקשה לגייס 200,000 דולר באמצעות 2,000 מניות של 100 דולר כל אחת. ↩

5. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, כרך 15, גיליון 2, יולי–ספטמבר 2019: Victoria Dock נפתחה בידי המושל Sir Harry Ord ב־17 באוקטובר 1868; אחרי פתיחת תעלת סואץ ב־1869 פקדו את הנמל אוניות קיטור רבות יותר, ועד 1870 הפכה פעילות המספנות לרווחית; PSA International, “Heritage | Chapter Three: The rise of the Port of Singapore” (נצפה בנובמבר 2026): כננות ועגורני קיטור שהותקנו ב־1874 העלו את טיפול המטען מ־200–300 טון ליום של עשר שעות ל־500–800 טון ליום; “Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web*: Albert Dock נפתחה ב־1879. ↩

6. “Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology”, *The Postcolonial Web* (נצפה בנובמבר 2026): 1884 חכירת הרציף של Jardine Matheson; 1885 רכישת Borneo Wharf ו־1899 מיזוג עם Paten Purvis Wharf; Slip & Dock Co., שהעניק שליטה בחמש מספנות יבשות, ¼1 מייל של חזית רציפים ו־375 אקר; Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company” (נצפה בנובמבר 2026): לחברה היה כוח משטרה משלה, רובו סיקים מפנג׳אב, ומכבי אש משלה. ↩

7. Wee Beng Geok, “The Story of Two Shipyards: Keppel & Sembawang”, *BiblioAsia*, כרך 15, גיליון 2, יולי–ספטמבר 2019: תוכנית מודרניזציה בהיקף 12 מיליון דולר נדחתה בידי בעלי המניות האירופים במרץ 1904; Tanjong Pagar Dock

© 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.

Ordinance התקבלה באפריל 1905; בעלי המניות קיבלו 761 דולר על כל מניה של 100 דולר, לעומת שיא בבורסה של 600 דולר. ↩

8. PSA International, “Heritage | Chapter Three” (נצפה בנובמבר 2026): Singapore Harbour Board־ה הייתה “constituted under the Straits Settlement Port Ordinance of 1912”; Wikipedia, “Tanjong Pagar Dock Company” (נצפה בנובמבר 2026): הופקעה ב־1905, שמה שונה ל־Singapore Harbour Board ב־1913 ומאוחר יותר ל־Port of Singapore Authority (1964); Wikipedia, “Keppel Harbour” (נצפה בנובמבר 2026): King’s Dock נפתחה ב־26 באוגוסט 1913; Wee Beng Geok, *BiblioAsia*, יולי–ספטמבר 2019: King’s Dock הושקה ב־1913 כ־“the largest dock east of the Suez”; “Singapore Harbor from Its Founding to the Present: A Brief Chronology” (נצפה בנובמבר 2026): *The Postcolonial Web* 1907 השלב השני של ייבוש טלוק אייר ומזח ימי; 1914 השלמת שובר הגלים; 1932 פתיחת Telok Ayer Basin. ↩

9. Wikipedia, “Singapore in the Straits Settlements” (נצפה בנובמבר 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. 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.

© 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.