

De muiterij op de Straat Malakka

Op 6 december 1966, terwijl het schip aangemeerd lag in de haven van Brisbane in Australië, vond er een schietincident plaats tengevolge van een arbeidsconflict. De Nederlandse kapitein schoot en verwondde vier Chinese bemanningsleden, die deel uitmaakten van een groep die een poging deden de brug te bestormen.

Door Cor Jacobs

Inleiding

Het motorschip Straat Malakka (8315 brt) werd gebouwd in 1939 bij C. van der Giessen en Zonen te Krimpen aan de IJssel voor rekening van de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij (KPM). Behalve vracht had het schip accommodatie voor twaalf passagiers.

In 1948 werd het schip overgedragen aan de Koninklijke Java China Pakketvaartlijnen (KJCPL). Deze

maatschappij had eind 1966 behalve 39 eigen schepen ook nog dertien KPM schepen in exploitatie. Het bedrijf werd bestuurd vanuit twee hoofdkantoren, een in Amsterdam, waar de schepen formeel

geregistreerd waren en een in de Britse Kroonkolonie Hong Kong voor de dagelijkse uitvoerende zaken, onder andere de plaatsing van de Nederlandse officieren en de rekrutering en plaatsing van de veelal uit Hong Kong afkomstige Chinese bemanningen.

In het vaargebied stond de maatschappij bekend onder de naam Royal Interocean Lines (RIL).

Het vaarschema

In 1966 voer de Straat Malakka met een bemanning van 52 Chinezen en 16 Nederlandse officieren in een lijndienst tussen Australië en Zuid/Oost Afrika, deze lijndienst werd uitgevoerd door zes

schepen van de KJCPL, de meeste grote Australische havens werden hierbij aangedaan tot aan Brisbane in Queensland. De reis naar Afrika ging via Mauritius en vervolgens naar Zuid-Afrika (Kaapstad en Durban) en via Mozambique naar Oost Afrika tot aan Mombasa in Kenya. De terugreis ging ongeveer in omgekeerde richting, met uitzondering van Mauritius. De lading was zeer gevarieerd, vanuit Afrika werd onder andere koffie, thee, vismeel, bevroren vis, maar ook carbid,

asbest en chroomerts vervoerd naar Australië. Vanuit Australië gingen er schapen en geiten naar Mauritius en meel, melkpoeder, boter, machines, wol en automobielen naar Afrika. Passagiers werden niet meer vervoerd. Veel luxe kon

het schip ook niet meer bieden, het was verouderd en er was geen airconditioning.

Van Oost Afrika naar Australië

In oktober 1966 te Mombasa werd kapitein W. Lautenbag afgelost door waarnemend kapitein F.J. Panhuyzen. Later te Durban kwamen ook zijn echtgenote en twee kinderen (3 jaar en 0,5 jaar) aan boord om de reis verder mee te maken. Via Kaapstad werd de reis voortgezet naar Melbourne, Sydney en vervolgens naar Brisbane.

De Australische havenwerkers, in de volksmond *wharfies* genoemd, zijn belast met het laden en lossen van de schepen. Ze zijn verplicht lid van de Waterside



Workers Federation van Australië (WWF), een linkse (communistische) vakbond, die de touwtjes strak in handen had. Opvallend was in Australië het ontbreken van hijskranen aan de kaden, hierdoor moest het laden en lossen gebeuren met het eigen gerei van het schip waardoor per luik een havenarbeider extra nodig is. Dit is een voorbeeld van de door de vakbonden tegengehouden modernisering omdat die een gevaar kon vormen voor de werkgelegenheid. Ook behoorden de Australische havenarbeiders tot de best betaalden ter wereld. Door de nog hogere tarieven voor overwerk was het voor de rederijen veelal goedkoper om in de weekeinden niet te laten werken.

Het incident

Eind november arriveerde de Straat Malakka via Sydney, Port Kembla en New Castle in Brisbane. Er werd afgemeerd bij Dalgety's Wharf te New Farm een wijk van Brisbane. Na het lossen zou begonnen worden met lading innemen voor Afrika, maar er was ongedierte aangetroffen, hierdoor werd door de Australische autoriteiten vereist dat het schip uitgestast werd. Dit uitgassen zou te Brisbane gebeuren tijdens het weekeinde van 3 en 4 december 1966, een weekeind waarop, zoals gebruikelijk, toch niet werd geladen en gelost.

Vanwege de zeer giftige eigenschappen van het gebruikte gas (methylbromide) werden alle opvarenden in hotels geplaatst, terwijl op de kade een stuurman en een werktuigkundige (WTK) wachtdienst hadden. Op de ochtend van de vierde december om acht uur werden deze afgelost door twee andere officieren. Tevens zouden in verband met werkzaamheden om het schip weer gasvrij te maken twee Chinese bemanningsleden om acht uur en twee om twaalf uur in dienst komen. Van deze vier bemanningsleden kwamen er slechts twee, de andere twee, de junior matroos Lau Shu

Kan en de volmatroos Tong On kwamen pas 's avonds opdagen.

Ten gevolge hiervan werden zij beiden de volgende dag, maandag 5 december door de kapitein en scheepsraad veroordeeld tot vijf dagen gagestraf, later wegens omstandigheden veranderd in vijf dagen voor Lau Shu Kan en twee dagen voor Tong On. Tijdens deze scheepsraad trad ladingklerk Lau Kwan To op als vertaler. Na het uitspreken van de straffen bleek dat Lau Shu Kan de ladingklerk verweet dat hij zijn zaak fout had belicht en geen goede vertaling had gegeven, dit was voor hem aanleiding om de ladingklerk te bedreigen. Om tien uur dezelfde dag kwam de dekbemanning onder leiding van Lau Shu Kan naar de officiersmess en stelde daar de kapitein voor de eis dat de gagestraffen onmiddellijk ingetrokken moesten worden, daar anders de dekbemanning van boord zou lopen en geen werk meer zou verrichten. Deze eis werd door de kapitein naast zich neergelegd, waarop de dekbemanning in staking ging. Ook de volgende dag 6 december ging de dekbemanning niet aan het werk. Onder leiding van matroos Lau Shu Kan werd de ladingklerk Lau Kwan To opnieuw door de dekbemanning bedreigd voor zijn rol als tolk bij het opleggen van de gagestraffen. Pogingen van de gezagvoerder en stuurlieden om hier een einde aan te maken hadden geen resultaat. Toen de bedreigingen ernstige vormen gingen aannemen en de ladingklerk zich moest opsluiten in zijn hut, werd besloten om de matroos Lau Shu Kan te schorsen en de ladingklerk in een hotel onder te brengen. In overleg met het agentschap van de KJCPL te Brisbane werd besloten om Lau Shu Kan met het naast de Straat Malakka afgemeerde schip Tjinegara (ook van de KJCP), via Sydney naar Hong Kong te repatriëren. De matroos weigerde en stelde als eisen de kwijtschelding van de gagestraf, een vliegticket naar Hong Kong, hem te overhandigen door de kapitein en de doorbetaling van zijn volle gage tot aankomst Hong Kong. Op deze eisen werd

niet ingegaan en na overleg met de vertegenwoordiger van de maatschappij te Sydney en het agentschap te Brisbane werd besloten om politiehulp in te roepen. Om 16.00 uur werd de ladingkierk onder politiebescherming van boord gehaald en in een hotel ondergebracht. Om 17.30 uur werd Lau Shu Kan onder dwang door twee agenten van de waterpolitie van boord gehaald. Een zevental woedende leden van de dekbemanning en de elektriciën Man Chi Kan trachtten dit te voorkomen door voor de politieauto te gaan staan en te proberen de auto te kantelen. Een politieagent loste een waarschuwingsschot in de lucht waardoor de Chinezen terugdeinsden en de auto kon wegrijden. Zeer geagiteerd renden zij terug naar het schip en met versterking van andere bemanningsleden stormen zij schreeuwend en gewapend met messen, bijlen en bikhamers de trappen op naar de brug, waarachter zich de hut van de kapitein en zijn gezin bevond. Verschillende WTK's probeerden zonder succes de massa tegen te houden door deuren te sluiten. De stuurlieden en de radio-officier, die gewaarschuwd waren hadden zich ter ondersteuning bij de hut van de kapitein op de bakboordbrugvleugel verzameld. De kapitein probeerde de schreeuwende massa te kalmeren, maar de naar schatting twintig bemanningsleden die op het brugdek stonden verkeerden in een toestand van razernij en waren niet meer voor rede vatbaar. Door te dreigen met de scheepsrevolver probeerde de kapitein de opdringende massa tot staan te brengen, dit had niet het gewenste effect want plotseling sprongen zes man naar voren waarvan er zeker drie gewapend waren met bikhamers, messen of schraapijzers, terwijl de rest op de voet volgde. De kapitein stapte achteruit en dreigde nogmaals te zullen schieten. Inmiddels waren de Chinezen zover opgedrongen dat het lossen van een waarschuwingsschot niet meer mogelijk was. De toestand was nu zo kritiek en levensgevaarlijk dat de kapitein het nodig achtte uit lijfsbehoud een schot

af te vuren op de benen van een van de voorste Chinezen. Dit schot werd afgevuurd om 17.42 uur toen de voorste Chinezen op een afstand van ongeveer anderhalve meter waren. Toen ze nog verder opdrongen tot een afstand van een meter vuurde de kapitein nog twee schoten af op de benen van de voorste Chinezen. Hierna trokken de Chinezen zich terug en gingen geleidelijk naar beneden. Door de drie afgevuurde schoten bleken vier mensen geraakt te zijn, namelijk de matrozen Wong Wong Yau, Id Chi Wah, Ip Sung en de elektriciën Man Chan Ki. De politie, die reeds was gewaarschuwd toen duidelijk was dat het uit de hand ging lopen, arriveerde om 17.55 uur met twaalf patrouillewagens en bezette met een veertigtal agenten het schip en de kade. Niet onverstandig want ze konden meteen in actie komen om een grote groep Chinezen van de Tjinegara, die lucht hadden gekregen van de onlusten en zich ermee wilden gaan bemoeien, tegen te houden, hetgeen zonder incidenten lukte. Detectives van de Criminal Investigation Branch (CIB) startten meteen een sporenonderzoek en namen onder andere diverse slagwapens van het commandobrugdek in beslag als bewijsmateriaal. De gewonde bemanningsleden werden in het Royal Brisbane Hospital opgenomen. De echtgenote en kinderen van de kapitein verlieten dezelfde avond het schip naar een hotel, de kapitein bleef aan boord. Een aantal officieren voelden zich dermate ongemakkelijk dat ze de eerste nacht doorbrachten in een hotel. De overige Chinezen sloten zich aan bij de stakende dekbemanning, dit hield in dat het schip niet meer schoongehouden werd en er niet meer gekookt werd. Het schoonhouden van de officiersverblijven werd door de officieren zelf gedaan en de catering werd uitbesteed. In eerste instantie was dit geen succes en na klachten werd het overgenomen door een lokaal hotel en was het wel goed.

Tot 13 december stond het schip onder permanente politiebewaking. Zelfs de waterpolitie hield de waterkant in de gaten vanuit een bootje. Daarna werd volstaan met regelmatig een patrouillewagen langs te sturen.

De politie begon de dag na het incident met het opnemen van verklaringen en kwam al snel daarna met een rapport waarin gesteld werd dat een kapitein het recht heeft om in te grijpen om een muiterijachtige toestand te bedwingen, desnoods gewapenderhand. Volgens de politie beschouwden de kapitein en de officieren de situatie als zodanig. De Chinezen hadden een andere versie van het incident, nadat de kapitein had geweigerd om te onderhandelen gingen enkele bemanningsleden naar de brug om de kapitein te spreken en werden daar geconfronteerd met de kapitein en vier van zijn officieren die bewapend op hen stonden te wachten. Ze beweerden niet van plan geweest te zijn om geweld te gebruiken en waren onbewapend toen het schieten begon.

Onderhandelingen

De Australische vakbond trok partij voor de Chinese bemanning en besloot de Straat Malakka 'zwart' te verklaren en hiervoor geen werk meer te verrichten. Ook op de Tjinegara werd kortstondig gestaakt. Door de Australische vakbonden werd overlegd met de Chinese bemanning en werden er eisen geformuleerd. Zo zou er geen arbeid verricht worden zolang dezelfde officieren aan boord bleven. Ook zouden er geen represailles mogen komen tegen de Chinezen en de stakende havenarbeiders. Een advocaat diende klachten in bij het gerechtshof wegens onrechtmatige arrestatie en opsluiting van Lau Shu Kan en eisen voor schadevergoeding tegen de kapitein namens de vier gewonden en Lau Shu Kan.

De onderhandelingen werden namens de directie van de KJCPL gevoerd door het hoofd nautische dienst Hong Kong en de personeelsmanager Chinese Crew Department, die donderdag 8 december vanuit Hong Kong te Brisbane arriveerden.

Op zondag 11 december kreeg kapitein Panhuyzen een telegram uit Hong Kong, dat hij nog dezelfde dag met vrouw en kinderen naar Hong Kong moest vliegen om de directie op de hoogte te stellen van de gebeurtenissen.

Toen dit op 13 december in de kranten vermeld werd kwamen er verontwaardigde reacties van de bonden en de advocaat John Currie en vormde aanleiding om extra eisen te stellen. Onder andere een onderzoek naar de houding van de politie ten aanzien van de mogelijkheid dat kapitein Panhuyzen het land heeft kunnen verlaten terwijl men bezig was acties tegen hem te ondernemen via het gerechtshof. Tevens werd besloten, na overleg met de andere afdelingen van de vakbonden om kapitein Panhuyzen in geheel Australië "zwart" te verklaren.

Nu volgde een periode van onderhandelen tussen de vakbonden en de directie. Over het verloop hiervan is weinig bekend. Maar uiteindelijk zijn ze er blijkbaar uitgekomen.

De vier gewonde Chinezen kregen een schadevergoeding van 7.000 Australische dollars uitgekeerd en van verdere juridische stappen is niets meer vernomen.

Eind december werd er met een gecharterd vliegtuig een compleet nieuwe Chinese bemanning ingevlogen uit Hong Kong en werd de oude bemanning met hetzelfde vliegtuig gerepatriëerd. Bij inspectie van de verblijven bleek de oude bemanning bij wijze van afscheid opruiende teksten te hebben achtergelaten, die uiteraard verwijderd werden. Er kwam een andere kapitein aan boord (G. van Altena) en het schip kon geladen worden en vertrok begin januari 1967 naar Melbourne.

Binnen een paar weken werden ook de Nederlandse officieren overgeplaatst naar andere schepen van de maatschappij.

Nasleep in Hong Kong

In de Volksrepubliek China was in 1966 de Culturele Revolutie begonnen die ook zijn invloed uitoefende naar de Portugese kolonie Macao en Hong Kong. In Macao braken in 1966 antikoloniale onlusten uit die uiteindelijk leidden tot concessies door de Portugezen. De Chinezen beschouwden dit als een overwinning en dit inspireerden de Chinezen in Hong Kong om ook in actie te komen.

Het incident op de Straat Malakka werd aangegrepen voor protest en vormde een opmaat voor de oproer die bekend werd als de "Hong Kong 1967 riots".

Door de communistische Hong Kong Seamen's Union onder leiding van voorzitter Ng Li Kwong werd aanvankelijk op beperkte wijze geprotesteerd tegen de KJCPL maar begin februari 1967 werd er een formeel en dringend protest ingediend door de Hong Kong Federation of Trades Unions.

De Seamen's Union verzond op 18 februari een pamflet de wereld in waarin het optreden van de kapitein en de KJCPL werd veroordeeld. De KJCPL had kapitein Panhuyzen overgeplaatst naar de *Silindoeng*, een schip waarop geen Chinezen voeren en schriftelijk excuses aangeboden, maar dit was niet genoeg. De bonden eisten dat kapitein Panhuyzen persoonlijk naar Hong Kong kwam om zijn excuses aan te bieden. Maar kapitein Panhuyzen had kort hierna uit eigen beweging ontslag genomen en de directie kon hem hiertoe niet dwingen. Uiteindelijk is de directie de bonden verder tegemoet gekomen en heeft de kapitein schriftelijk excuses aangeboden. De onlusten in Hong Kong namen hand over hand toe en zullen er ongetwijfeld aan hebben bijgedragen dat het incident op de Straat Malakka uit het geheugen verdween.

Gevolgen

Nadat de problemen in Australië waren opgelost konden de normale scheepvaartactiviteiten weer hun gang gaan. En toen ook de gemoederen in Hong Kong, voor zover het de KJCPL betrof, waren bedaard, was alles weer zoals vanouds.

Naar verluidt had de directie besloten om herhalingen te voorkomen door alle handvuurwapens van de schepen te verwijderen. Op volle zee moesten de wapens overboord gezet worden en hiervan moest aantekening gemaakt worden in het scheepsjournaal.

De Straat Malakka werd in 1967 verkocht aan de in Singapore gevestigde Pacific International Lines en herdoopt in Kota Timur en werd in 1973 in Shanghai gesloopt.

Voor dit artikel heb ik gebruik gemaakt, naast mijn persoonlijke herinneringen - ik deed dienst als Radio Officier op de Straat Malakka - van Australische krantenknipsels, de aantekeningen in het scheepsjournaal en een in mijn bezit zijnde kopie van een brief aan de vakbond van scheepsofficieren (VNKO), waarin een uitgebreid verslag werd gedaan. Informatie over Macao en Hongkong kwam uit *Hong Kong's Watershed: The 1967 Riots*, door Gary Ka-wai Cheung. Vreemd was dat er zowel bij de Raad voor de Scheepvaart als bij de Scheepvaartinspectie over dit incident niets bekend was.

Bij het Nationaal Archief te Den Haag bevindt zich ruim 275 strekkende meter archief van de KPM/KJCPL. Dit is voor een deel ongeordend en onontsloten. In de inventarislijst vond ik een aantekening over de mouterij op de Straat Malakka, maar de onderhavige stukken waren niet te vinden.