

## Cornelius Alexander Picauly

Door: Ruud Meijns, journalist [www.dezuidkanter.nl](http://www.dezuidkanter.nl)

Geboren 7 oktober 1930 te Weltevreden (Batavia) in Indië. Nu wonend in Zaandam heeft hij een verhaal te vertellen waarin het oude Indië, de Tweede Wereldoorlog, een revolutie en een onafhankelijkheid voorkomen. Cornelius Alexander wordt aangesproken als Beer en woont aan de Twiskeweg in Zaandam.

### *In gesprek met de heer Cornelius Alexander Picauly (Beer)*

Door: Ruud Meijns, journalist [www.dezuidkanter.nl](http://www.dezuidkanter.nl)



Grootvader was Mozes Picauly, afkomstig uit de negorij Nolloth (ph), van het eiland Saparoe in de Molukken. Hij was godsdienstleraar op de Europese school. Vader van Beer, Willem Alexander Picauly, bezocht in Ambon de Europese School. Hij kon die school bezoeken omdat de familie in 1914 het Nederlandschap had gekregen. Voor de inlandse bevolking was er alleen de Inlandse School. Dat was zo bepaald door de Nederlanders. De Ambonezen waren Christen en zeer koningsgezind, zie de naamgevingen van de familie.



Na zijn opleiding vond hij werk als hofmeester bij de Koninklijke Pakketvaart Maatschappij. In die hoedanigheid voer hij door de hele archipel en tijdens een verlof in Batavia ontmoette hij zijn toekomstige vrouw.

Hoe gek dat ook mag klinken de moeder van Beer had Afrikaanse wortels. In de tijd van het KNIL werden, door gebrek aan manschappen, tot in 1850 in het fort Elmina (Ghana)

soldaten geworven voor dienst in het KNIL, de Orang Blanda Itam (= Zwarte Hollanders) genoemd. Ineke van Kessel: Zwarte Hollanders. Afrikaanse soldaten in Nederlands-Indië. Amsterdam, 2005.

Eén van de zwarte KNIL-slaaf/soldaten was de overgrootvader van Beer. En zoals gewoonlijk zoekt een man een vrouw, in dit geval een inlandse. De naam van zijn moeder was Andeen Kwakoe. Hij herinnert zich zijn grootmoeder als een forse zwarte vrouw. Pas anderhalf jaar na zijn geboorte kon zij zich een reis vanuit Semarang permitteren om haar kleinkind te bezoeken. Zij was het die hem toen zijn naam Beer heeft gegeven.



Zijn moeder had een opleiding genoten in de verpleging en werkte in het protestantse Koningin Emma Ziekenhuis in Batavia (zie foto). Zij heeft daar tot haar bevalling gewerkt met als collega Zr. Willemsen die we later nog zullen tegenkomen.

In Batavia ging Beer naar de School met de Bijbel waar hij zowel de kleuter- als de lagere school deed. In 1942 bezetten de Japanners Indië.



Vader Picauly werkte in die tijd voor een Engelse maatschappij (The Blue Funnel Line) in de haven van Tanjung Priok, de havenstad van Batavia. Vanwege het gevaar voor bombardementen werd besloten de havenactiviteiten te verplaatsen naar Tjilatjap (nu Cilacap) aan de zuidkust van Java. Voor de Japanners was dat geen geheim want ook voor het uitbreken van de oorlog liepen er al voldoende Japanse spionnen rond, vertelt Beer. De haven van Tjilatjap werd in de loop van 1942 een belangrijk steunpunt voor vluchtelingen uit Java die richting Australië probeerden te vluchten. Deze haven was voor de geallieerden een belangrijk steunpunt voor herstel en bevoorrading van hun schepen.

Beer ging van 1936 tot 1942 naar de lagere school. Dat was de bijbelschool aan het Oranjeplein in het plaatsje Mr. Cornelis, een deelgemeente van Djakarta. Vanwege de warmte gingen Beer, met broer en zuster 1 x per jaar naar Sukabumi waar een soort vakantiekolonie was gevestigd. Daar ontmoette hij Ruud Metekohy die hij later, in Nederland, weer zou tegenkomen als voorvechter van de Molukse zaak. Met de Japanners in Java en vader ver weg en geen inkomsten voor het gezin kon Beer een baantje bemachtigen bij het ziekenhuis voor het rondbrengen van babymelk in Batavia.



Dat werd gedaan op de fiets met de glazen flessen in gumizakken, jutezakken als zijtassen. Er waren wel geasfalteerde wegen, maar buiten het centrum waren de wegen vol kuilen. Bovendien waren er geen luchtbanden meer. Ze fietsten met zgn. krepbandjes en het was een kunst om de flessen heel te houden. Het waren voornamelijk de rijkere mensen in Batavia die deze melk konden betalen. Soms woonden ze in afgesloten en ommuurde gebieden zoals de Chinezen. Het loon kreeg je uitbetaald in Japans geld, al het Hollandse geld was uit de roulatie gehaald. Onderweg zag je veel ellende. Beer vertelt dat z'n hoofd vol zit met afschuwelijke beelden van lijken die langs de weg lagen te rotten.

Onder de bruggen woonden grote groepen mensen, soms hele families. Als je geen familie had die je kon helpen of waar je onderdak kon vinden was je aan je lot overgeleverd. Door het gebrek aan inkomsten was het gezin gedwongen om een aantal keer te verhuizen. Het laatste huis waar ze een goed onderdak vonden was bij een oud-collega van moeder, Zr. Willemsen. Zij bewoonde een groot huis en had nog wel plaats voor een ontheemd gezin.

Na zijn periode bij het ziekenhuis vond Beer een baantje als ordonnans bij het Rode Kruis op de afd. personele zaken met als chef dhr. Muller. Hij bracht daar brieven e.d. rond, maar omdat hij dacht nooit eerder naar huis te mogen gaan als zijn chef viel hij bij hem op. Dhr. Muller zou een belangrijke rol spelen in Beer's leven.

## **De capitulatie**

Op 15 augustus 1945 capituleert Japan. Op 17 augustus roept Soekarno de onafhankelijkheid van Indonesië uit. De Japanners proberen te zorgen voor enige orde wegens het ontbreken van geallieerde troepen. Op 19 september houdt Soekarno een rede op het Koningsplein, midden in Batavia. En net op dat moment komt een verzoek bij het Rode Kruis van een officier, die net in Batavia was aangekomen, om transport voor een bezoek aan zijn moeder die in het hospitaal werd verzorgd. We haalden hem op en toen we hem naar het Hotel des Indes terug wilden brengen liep het Koningsplein leeg met opgewonden demonstranten.



Het was een open wagen en die officier zat er met z'n witte uniform. Er werden vuisten en bamboestokken opgeheven. De auto stond stil en de mensen trokken er langs. Wij, de chauffeur Eddy en ik zagen de officier naar z'n wapen grijpen. Gelukkig wisten we te voorkomen dat hij ermee zou gaan zwaaien want dan waren we er zeker niet levend uitgekomen.

Na de Japanse tijd bezocht Beer de Herstelschool om de afgebroken opleiding snel af te maken. Dhr. Muller bemoeide zich nog met die ijverige jongen en stelde voor dat hij weer naar de HBS zou gaan. Beer vond dat te hoog gegrepen en besloot naar de Ambachtsschool te gaan; autotechniek. Na 2 jaar autotechniek vond hij het wel genoeg en keerde weer terug bij het Rode Kruis om hand en spandiensten te verrichten. Het wachten was op een baantje als monteur.

In die periode woonden ze op de Jalan Semarang. Aan het ene eind van de straat stond het ministerie van Onderwijs en aan de andere kant een complex van de Jappen. Ons huis stond tegen de muur van het Jappencomplex aan. Aan het eind van de oorlog was het ministerie door de 'ploppers' overgenomen, allemaal zwaar bewapend en levensgevaarlijk. In het complex van de Jappen kwamen later de Gurka's. De Gurkha komen uit Nepal en zijn vooral bekend geworden door hun rol als soldaten in dienst van het Britse leger, de Gurkhabrigade. We zaten als het ware tussen twee vuren in.



Het was de tijd die ze 'Bersiap' (wees paraat) noemen. Er was geen wettig gezag meer, behalve de Japanners. De net uitgeroepen Republiek had alle Nederlanders en Indo-Europeanen tot vijand verklaard. Nationalistische jongeren, pemoeda's genaamd trokken gewapend door stad en land. Officieel vielen 3500 slachtoffers, maar tienduizenden verdwenen zonder terug gevonden te worden. Een kennis van mij uit de straat ging naar de kapper en werd later onthoofd terug gevonden in de rivier. Je was je leven niet zeker, maar we zijn er door gekomen.

Het waren vooral de Ambonese KNIL-ers die de strijd aangingen met het gepeupel onder de pemoeda's. Door hun fanatieke loyaliteit aan de Nederlandse vlag werden zij het mikpunt van haat. Hun vrouwen werden al te vaak mishandeld en vermoord.

De Ambonezen, zelf Aziaten, wisten dat terreur in Azië met terreur moest worden beantwoord. Het was hard tegen hard. Zij overvielen het Indonesische politiebureau en namen de politiebezetting gevangen. Een andere keer brandden zij een hele kampong af, waarop de hemel ten oosten van het Koningsplein zwart kleurde.

De Ambonese KNIL-pelotons waren gelegerd in het 10de Bataljon aan het Waterlooplein, midden in het chaotische en onveilige centrum van Batavia. De gebouwen van dit kamp stonden gegroepeerd om een binnenterrein. Vanuit de klapperbomen buiten het kamp werd gericht geschoten op een ieder die zich op het binnenterrein bevond. Door het korte bladerdak waren de snipers te zien en werden dan ook prompt uit de boom geschoten.

Vader was voor het einde van de oorlog uit Tjilatjap vertrokken omdat de haven onder vuur lag van de Japanners. Hij was daar al een keer aan de dood ontsnapt. Maar ook op de terugreis, die hij per trein probeerde af te leggen, werden ze herhaaldelijk vanuit de lucht beschoten. Dat hij nog thuis is gekomen is een wonder omdat er nog maar weinig treinen in bedrijf waren. Die bombardementen hebben hem een trauma bezorgd want bij elk onverwacht geluid schrok hij vreselijk en zat hij te trillen in z'n stoel.

We probeerden allemaal wat geld te verdienen. Mijn vader en z'n zuster bakten sagokoekjes en probeerden die te verkopen. Niet veel later kreeg vader buikvliesontsteking. Vanwege het gebrek aan medicijnen en een goede behandeling is hij overleden. Moeder en 4 kinderen bleven achter. Hij is begraven in Batavia, z'n graf is er nog, weet Beer.

## **Politionele acties**

Aanvankelijk kwam het tot een gewapende confrontatie tussen de Indonesische nationalist en de Britse troepen die na de Japanse capitulatie strategische posities in de archipel hadden bezet. Pas in maart 1946 werden Nederlandse troepen in Indonesië toegelaten om de Britse posities over te nemen.

De politionele acties zijn de militaire operaties die Nederland ondernam tegen de kersverse Republiek Indonesië op Java en Sumatra in de periode 21 juli tot 5 augustus 1947 (eerste actie) en 19 december 1948 tot 5 januari 1949 (tweede actie).

Op 27 december 1949 droeg de Nederlandse regering de soevereiniteit van Nederlands-Indië met uitzondering van Nieuw-Guinea over aan de Republiek Indonesia Serikat (RIS) oftewel de Verenigde Staten van Indonesië. De Zuid-Molukken maakten toen als daerah (deelgebied) deel uit van de deelstaat Oost-Indonesië. Spoedig na de onafhankelijkheid begon Indonesië onder president Soekarno met het opheffen van de federale structuur. Als reactie daarop volgde 25 april 1950 op Ambon de proclamatie van de RMS die echter, afgezien van het Afrikaanse land Benin, door geen enkel land erkend wordt. Op 17



augustus 1950 roept Soekarno de eenheidsstaat Republiek Indonesië uit. Daarmee was voor de Ambonezen of voor de Molukkers in het algemeen, de droom voorbij.

Iedereen die op wat voor manier banden had gehad met het Nederlandse gezag kon voor de veiligheid naar de kampen gaan en wachten op wat er verder zou gebeuren. De moeder van Beer wilde dat niet voor haar gezin en besloot in de stad te blijven wonen. Vooral in de Bersiap-periode kozen velen ervoor naar Nederland te verhuizen. In de periode 1946-1949 kwam de eerste groep evacués nog voor een tijdelijk verblijf naar Nederland. Deze groep bestond uit circa 110.000 mensen, van wie bij benadering slechts 30.000 terugkeerden naar Indonesië.



Collectie Middelbaar Historisch Museum

#### Pro-RMS-demonstratie. Dr. Leimena

In Batavia, inmiddels Djakarta, werd op 7 november 1950 een demonstratie gehouden door Ambonese studenten als ondersteuning van de eis tot onafhankelijkheid van de RMS. De mars eindigde bij het ministerie van onderwijs. Niet toevallig daar want de minister zelf was van Ambonese afkomst. Aan hem, Dr. Leimena, werd een petitie overhandigd. Op de foto, genomen tijdens de demonstratie staat Dr. Leimena voorste rij in het midden.

Beer, die bij de demonstratie aanwezig was, vertelt dat het een gespannen situatie was. Ordetroepen van de regering stonden met het geweer in de aanslag klaar om in te grijpen zodra er iemand te ver ging. De haat van de Indonesiërs t.o. Ambonezen was groot. Ze werden vanwege hun banden met de Hollandse overheid, denk aan KNIL, gezien als landverraders.

#### **Naar de KLM**

KLM Interinsulair Bedrijf (KLM-IIB) was een luchtvaartmaatschappij die vluchten onderhield in Nederlands-Indië. Het bedrijf werd opgericht op 1 augustus 1947 en was een onderdeel van de KLM. De bedoeling was dat het KLM-IIB het civiele luchtverkeer in de Indonesische archipel weer op zou bouwen. Voor het onderhoud van de toestellen werden monteurs gevraagd. Beer solliciteerde en met een goed woordje en een brief van dhr. Muller van het Rode Kruis op zak werd hij aangenomen. De vliegdiens ten bestonden uit twee afzonderlijke groepen. 1. De KLM Intercontinentaal en 2. KLM Interinsulair. Beer kwam bij de KLM-ICB te werken.

Hij werd leerling-monteur en bezocht een avondschool. Er werd gevlogen met DC 4's. Het werk bestond uit het onderhoud van de machines, de mechanische controle als een vliegtuig binnen kwam. Het reviseren van motoren werd op Schiphol gedaan. De KLM was een goede werkgever, zorgde voor ziektekosten e.d. Tijdens de tweede politionele actie kwam de KLM in een benarde situatie omdat, nu ook India naast andere landen in Azië geen toestemming meer gaf om te landen.



Om toch Europa te bereiken werd de route via het eiland Mauritius gevlogen, een afstand van 6000 km. De DC4's (foto) haalden dat niet, daarom werd met de Constellation (foto onder) gevlogen. De 'Connie' was een viermotorig toestel en ontworpen voor transcontinentale vluchten.



De vliegtuigen werden dan tot hun nek aan toe vol gestopt met kerosine. We zaten dan bovenop de vleugel en konden door wat bewegen er altijd meer inkrijgen dan normaal werd gedaan. Er was een point of no return, dat werd aangegeven door een onderzeeër midden in de oceaan. Als de wind tegen zat was het al moeilijk en er kwamen vliegtuigen terug om het opnieuw te proberen. Er werden geen passagiers vervoerd want dat zou alleen maar meer brandstof kosten. Alleen post en volgens Beer was het puur vlagvertoon van de Nederlandse overheid.

In Batavia zat een hele vloot van DC 4's aan de grond omdat ze niet naar Schiphol konden terugkeren. Maar ja, in de tropen met die vochtigheid, zouden ze snel last krijgen van corrosie. De oplossing was om die motoren om de zoveel tijd te starten en een tijdje draaiend te houden om zo de corrosie tegen te houden. Later, toen het langer duurde hebben we van een aantal de motoren gedemonteerd en geconserveerd. De DC 4's werden later nog ingezet bij de politionele acties voor troepenvervoer en bevoorrading.

Aan de KLM-periode kwam een eind met de onafhankelijkheid van Indonesië in 1949. Het bedrijf ging over in Garuda, de maatschappij van Indonesië. Zijn chef bij de KLM, dhr. Motman, zou het contact met Garuda leggen voor een baan. Bij het eerste gesprek werd hem een aanbod gedaan voor 1/3 van het salaris dat hij tot dan bij de KLM verdiende. Zo'n achteruitgang in inkomsten kon hij zich niet veroorloven. Hij zou wel verder kijken.

Gelukkig zaten er meerdere maatschappijen in Djakarta. Eén ervan was McClean Watson, een maatschappij die zich bezig hield met revisie van dieselmotoren. Hij solliciteerde en kwam daar met een goed gevoel vandaan. 's Avonds kwam er auto voorrijden met de baas van de technische dienst van Quantas, de Australische maatschappij. Of hij voor hen wilde komen werken. Dhr. Pierce bood hem hetzelfde salaris als bij de KLM en dezelfde ziektekosten. Die deal kon hij niet laten lopen. Uiteindelijk heeft hij drie jaar voor Quantas gewerkt.

Inmiddels was hij in 1951 getrouwd. Hij had nu de verantwoordelijkheid voor zijn moeder en een gezin met vier kinderen; een meisje en drie jongens.

Op een dag vertelden collega's van Garuda dat er een Amerikaan naar Beer had gevraagd. Het was een vertegenwoordiger van Pan-Am. Het Indonesische volk was sterk anti Amerikaans, maar Soekarno had er persoonlijk voor gezorgd dat ze landingsrechten kreeg. Soekarno vloog in het buitenland altijd met Pan-Am vanwege z'n veiligheid. Pan-Am zocht eigenlijk een mannsje van alles die van alle markten thuis was. Ze hadden nog maar 1 vlucht per week en er was van alles te doen om het een beetje op te bouwen. Het salaris was OK. Over de ziektekosten, het gezin van Beer had 4 kinderen, moesten ze in New York beslissen, maar uiteindelijk kwam dat ook goed.



Bij Pan-Am zat Beer goed. Hij had de beschikking over twee Chevrolets Bel Air's voor als er gasten kwamen en een Ford Fairlane voor eigen gebruik.(zie foto)

En, omdat hij meer moest doen dan alleen sleutelen werd hij vaak op 'training on the job' gestuurd. Naar Saigon waar de Amerikanen een groot station hadden, er nog geen grootschalige oorlog was en de Amerikaanse 'adviseurs' nog in burger liepen. Hij logeerde



in hotel Caravelle. Een mooie stad met prachtige tuinen en een indrukwekkende kathedraal. De Amerikanen hadden hun baseball en popcorn.



En naar Pan-Am in Hongkong waar hij op het vliegveld Kai Tak (zie foto) in training kon. Van Pan-Am kreeg hij geld mee voor de kosten, maar omdat ze voor hem een duur hotel hadden gereserveerd besloot hij al snel iets goedkopers te zoeken. Bij aankomst moest hij z'n paspoort tonen bij de Indonesische consul. In die tijd waren er in Indonesië opstanden uitgebroken in Sumatra en Sulawesi waar Soekarno hard tegen optrad.

De inlichtingendienst hield iedereen die naar het buitenland ging in de gaten vanwege eventuele contacten met opstandelingen. Beer kreeg van de consul het advies contact op te nemen met de Indonesische club in Hong Kong voor een goedkoper hotel. De Chinese beheerder wist wel raad maar nodigde hem ook uit die avond mee te gaan naar een show. Bij aankomst daar zat de zaal al behoorlijk vol en er waren wel enkele plaatsen achterin. Z'n begeleider stond er echter op eerst de hele zaal door te lopen en langs de voorste rijen naar plaatsen te zoeken om uiteindelijk weer naar achteren te lopen voor de plaatsen. Beer begreep pas later dat dit een manier was om te laten zien aan de gemeenschap in Hong Kong wie er nieuw was binnen gekomen.

### **Je hoort en ziet nog eens wat**

Soekarno was naar Manilla gevlogen met Garuda. Hier zou hij en zijn gezelschap overstappen op Pan-Am. Toen kwam er een telex vanuit Manilla op de burelen van Kemayoran airport terecht. Het ging om de vlucht van Soekarno en er stond, "Dutch woman not available". Soekarno stond wel bekend als womanizer, maar deze telex was wel curieus. De stationmanager had de zenuwen, iedereen fluisterde en wat te doen? Een later telegram hield alles op; de 'dutch woman' was gevonden. Het bleek om een rolkussen te gaan dat sinds de VOC-tijd al 'dutch woman' werd genoemd.

Beer werd door Pan-Am naar het vliegveld van Surabaya gestuurd. Soekarno zou over een week terug komen van een wereldreis en met Pan-Am landen op Surabaya airport. De planning was, vanwege de anti westerse sfeer in Indonesië, dat hij met Garuda vanuit Manilla naar Djakarta zou vliegen. Door wat voor reden ook, nu kwam hij met Pan-Am

naar Soerabaya. Er was daar geen trap voor zo'n groot toestel en Beer moest dat regelen. Eenmaal daar werd hij onder gebracht in de pilotenmess van Garuda. Er werd hem gezegd dat hij het vliegveld niet mocht verlaten waarschijnlijk omdat hij voor de Amerikanen werkte, maar hij waagde toch een blokje om te gaan. En dan blijkt maar weer hoe groot de sociale controle in Indonesië was. Buiten zaten wat mannen in een soort Abri en toen hij langs liep zei er één, "zeg, u mag toch niet naar buiten?". Wat die trap betreft bleek dat de commandant, die opgeleid was in Den Helder en perfect Nederlands sprak, het hele probleem te zullen regelen. Men wilde niet dat een Amerikaanse firma dat zou regelen.

De Boeing 707 was met Soekarno en een ministersploeg geland, maar omdat het zwaar beladen was en de piloten bang waren de korte baan niet te zullen halen hadden ze flink op de remmen gestaan en waren 8 banden gesprongen. Na aankomst was Soekarno met een eigen jet al naar Djakarta vertrokken, maar acht banden vervangen was niet iets dat je in je eentje kon doen. Het hele gezelschap bleef op het vliegveld achter. Voor hen werd er een Hercules vrachtvliegtuig geregeld voor de reis naar Djakarta. De reden dat in Surabaya was geland was dat men niet met een Pan-Am toestel in Djakarta wilde aankomen. Men zou overstappen in een Garuda toestel. Bovendien had het gezelschap inkopen gedaan in het buitenland en was de Boeing veel te zwaar beladen geweest. En ook daarom wilde men niet in Djakarta landen want wat zouden de mensen wel niet zeggen van zoveel rijkdom aan boord.



Het hele gezelschap, inclusief Beer en z'n collega, werd met de Hercules (foto) naar Djakarta gevlogen. De goederen bleven achter in Soerabaja. Er kwam nog een controverse naar buiten tussen de Marine-officieren en die van de luchtmacht. De marinemensen waren westers georiënteerd en de luchtmacht meer op de communistische landen. De marine officier gaf opdracht in Djakarta te wachten zodat reparatiespullen zouden worden geladen. De luchtmacht-officier voelde daar niets voor en vroeg wie dat bevel had gegeven. De marine-man snauwde hem toe, "dit is een bevel van het paleis". Maar toen de laatste passagier het toestel had verlaten hoorde men de motoren loeien en het toestel van de luchtmacht vertrok toch.

Pas om 3 uur 's nachts kwam er een andere Hercules en werden de banden en remunits ingeladen en ging het richting Surabaya. De reparatie werd nog in dezelfde nacht uitgevoerd. Met het Pan-Am vliegtuig, nog volgeladen met de gekochte spullen, werd de reis voortgezet, maar nu naar een militair vliegveld bij Djakarta. Onderweg, in de pantry, maakte Beer voor het eerst kennis met kaviaar, mangodrank en nog veel meer luxe goederen die nog over waren van de reis van het gezelschap. Op het militaire vliegveld werden de goederen alsnog uitgeladen onder het toezicht van de eigenaren die er wel voor zorgden dat niets achter bleef.

De macht van de communistische vakbonden was heel groot. Beer maakte mee dat een aangekondigde vlucht van een Japanse delegatie vanuit Singapore naar Djakarta zou komen, maar de vakbond kondigde een staking aan. Het grondpersoneel werd verboden medewerking te verlenen. De Amerikaanse hulp, dus Pan-Am, werd aangeboden maar geboycot. De situatie werd precair omdat het toestel toch moest landen. De delegatie werd op de hoogte gesteld van de problemen en er kon, met behulp van de Amerikanen nog getankt worden, en het toestel maakte rechtsomkeert, terug naar Singapore. Soekarno was woest en de week daarop verschenen er Indonesische mariniers en bezetten het vliegveld.

In 1962 vond er een opstand plaats in Brunei. Door Indonesië gesteunde rebellen vielen diverse plaatsen aan en probeerden gijzelaars gevangen te nemen. De opstand werd snel onderdrukt door Britse troepen. De federatie Maleisië werd gecreëerd in 1963. De bevolking en de taal van Maleisië en Indonesië lijken sterk op elkaar. Maleisië en Indonesië grenzen aan elkaar in Borneo. Verder ging het in Indonesië in deze tijd slecht met de economie en trachtte de Indonesische president Soekarno de aandacht daarvan af te leiden. Nieuw-Guinea, inmiddels in Indonesische handen, kon deze functie niet langer vervullen. Hij ging daarom al snel de confrontatie aan met Maleisië en het koninkrijk Brunei, wat hij (in het Nederlands) verwoordde met: "Wij zullen Maleisië verpletteren!".

Toen Beer rond die tijd naar Surabaya werd gestuurd bleek dat de lichten van het vliegveld uit waren. Er werd contact gezocht met de verkeersleiding en na drie rondjes geparkeerd te zijn geweest kregen ze eindelijk toestemming om te landen. De lichten gingen aan en bij de landing vloog het toestel tussen aan beide kanten van baan opgestelde Mig straaljagers. Klaar om in actie te komen in het conflict met Maleisië.

## **Nieuw Guinea**

Met de Nieuw Guinea kwestie werd het nog moeilijker voor Beer en zijn familie. Indonesië vond dat Nieuw Guinea binnen zijn landsgrenzen viel en dat het Nederlandse gezag diende te vertrekken. Nederlandse sympathieën binnen Indonesië werden steeds minder op prijs gesteld.

In 1959 trad het kabinet-de Quay aan. In dit kabinet hadden VVD, KVP, ARP en CHU zitting. Allemaal partijen die voor behoud van Nieuw-Guinea waren.



Op 15 augustus 1960 verbrak Indonesië de betrekkingen met Nederland. In 1961 bezochten minister van buitenlandse zaken van Indonesië Soebandrio en minister van defensie A.H. Nasution de Sovjet-Unie om wapens te kopen. De Nederlandse ambassadeur J.H. van Roijen constateerde dat Amerika van mening was dat het conflict met Nederland Indonesië naar het oosten dreef. De Nederlandse regering ging ondertussen door met haar beleid. De dreiging van oorlog werd groter. Er werden militairen naar Nieuw Guinea gestuurd, Indonesië stuurde infiltranten. Maar vooral de druk van de Verenigde Staten deed Nederland overstag gaan.

Op 2 januari 1962 kwam minister-president De Quay met een verklaring, dat de Nederlandse regering bereid was zonder voorwaarden vooraf met Indonesië te onderhandelen. Indonesië hoefde dus niet eerst het zelfbeschikkingsrecht van de Papoea's te aanvaarden. Na een overgangsadministratie door de Verenigde Naties zou het gebied op 1 mei 1963 aan de Indonesische autoriteiten worden overgedragen. Op 15 augustus 1962 werd dit akkoord in het gebouw van de VN ondertekend. Het werd aangenomen in de Staten-Generaal en in de Algemene Vergadering van de VN.

De familie van Beer had in 1914 al het Nederlandschap verworven en dus waren nakomelingen automatisch Nederlander. Al eerder had Beer geprobeerd naar Nederland te komen. Dat was in de periode dat hij voor de KLM werkte. Maar bij het Hoge Commissariaat werd beslist dat hij (en zijn gezin) bij de onafhankelijkheid van Indonesië automatisch weer Indonesiër was geworden. Dat kwam door een wet die iedereen die in Indië na 1894 Nederlander was geworden het Nederlandschap weer ontnam. Beer schreef verschillende verzoeken aan o.a. Minister Klompé om hem en zijn gezin alsnog toestemming te geven naar Nederland te komen; allemaal tevergeefs. De groeiende invloed van de PKI (Partai Komunis Indonesia) in de Indonesische politiek – en hun felle nationalistische woorden die opriepen tot het verwijderen van de Nederlanders uit de Indonesische samenleving maakten de zorgen van Beer steeds groter.

Begin jaren zestig leden in Centraal Java meer dan een miljoen mensen honger als gevolg van het mislukken van de oogst. Het volledige land werd gekenmerkt door corruptie en wanbestuur. Waar Indonesië voor de oorlog rijst uitvoerde, moest het nu 150.000 ton per jaar invoeren. In die jaren zorgde Pan Am goed voor hun personeel. Elke maand werd

voedsel ingevlogen; rijst en ingeblikt vlees. Zo kon Beer voor zijn familie zorgen. Een deel van het voedsel vond z'n weg naar de zwarte markt om met de opbrengst weer andere zaken te kopen. Toen met de komst van de straalvliegtuigen er werd overgegaan van vliegtuigbenzine op kerosine kon de resterende benzine weer doorverkocht worden. Zo werden vele families het lot van de honger bespaard.

Vooraf omdat voor zijn vrouw de spanningen te veel begonnen te worden. Ze was onder doktersbehandeling en de familie kreeg het advies om uit het spanningsgebied te verhuizen. Het geluk voor Beer was dat de KLM midden jaren zestig weer toestemming kreeg om op Indonesië te vliegen. Hier kon hij zijn contacten met zijn oude werkgever aanspreken met het verzoek of zij iets voor hem konden doen, waarbij in het achterhoofd altijd de wens was om naar Nederland te mogen komen. In 1966 was het zover en kreeg de familie, inclusief de moeder van Beer, toestemming om naar Nederland te komen.

Voor het vertrek naar Nederland waren er nog enkele formaliteiten die vervuld moesten worden. Hij had z'n Indonesiëerschap moeten opgeven, moest z'n paspoort inleveren en kwam als statenloos burger naar Nederland. Later, toen de KLM Beer wilde opnemen in het pensioenfonds bleek die statenloosheid een probleem. Door tussenkomst van de KLM kreeg hij binnen een jaar de vreemdelingenpolitie aan de deur die hem het Nederlanderschap kwam overhandigen.

## In Nederland

Na de overtocht werd het gezin in eerste instantie opgevangen in Zutphen door een kerkelijke instelling. Vanwege zijn werk bij de KLM was een vestiging in de omgeving noodzaak. Pensies in Amsterdam zaten vol, het werd een voorlopige woning in Wormerveer, aan de Wandelweg t.o. het park.



De kinderen bezochten allemaal de Herman Gorterschool in Wormerveer (zie foto). Omdat er thuis, ook in Indië, altijd Nederlands werd gesproken hadden de kinderen weinig aanpassingsmoeilijkheden. Door de goede begeleiding van dhr. De Regt konden alle kinderen een vervolgopleiding starten.

De aanstelling bij de KLM op Schiphol leverde Beer in eerste instantie een teleurstelling. Hij werd benoemd tot hulpmonteur, terwijl hij in Djakarta altijd de eerste en soms de enige man was geweest voor de werkzaamheden. Personeelszaken zei hem geduld te hebben. Een directe aanstelling tot monteur zou scheve ogen geven. Een half jaar later volgde toch nog de promotie tot 1e monteur. Beer geeft toe dat de eerste twee jaar in Nederland hem niet meevielen. In Indonesië eigen baas, ander werkritme, kon gaan en staan waar hij wilde en hier met al die regeltjes, het gezag enz. Dat viel niet mee. Achteraf gezien is hij



blij dat hij toen de stap heeft gezet want zijn leven en dat van z'n gezin zou er heel anders hebben uitgezien als ze in Indonesië waren gebleven.

Naast het gewone werk als monteur werd Beer opgenomen in de storingsploeg voor Europa en het Middellandse Zee gebied. Beer ging mee als 'goeie sleutelaar'. Als een vliegtuig niet meer naar de thuisbasis kon terugkeren of de problemen ter plaatse niet konden worden opgelost, moest de reparatieploeg erop af. In die periode was de vloot van Martinair voor reparatie bij de KLM ondergebracht.

1973. Een toestel van Martinair dat pelgrims vanuit Indonesië naar Saoedi Arabië vervoerde stond met pech in Djeddah. De storingsploeg ging met een DC 9 en had een reservemotor aan boord. Gelijk bij aankomst van de ploeg in Djedda bleken er moeilijkheden. Hen werd verboden aan het toestel te werken. Er werd geen enkele medewerking verleend. Dit had alles te maken met de olieboycot van de olieproducerende landen tegen Nederland vanwege de steun van ons land aan Israël inzake de Jom Kipoeroorlog. Vanwege z'n huidskleur bleek Beer wat meer vrijheid te krijgen van de autoriteiten en zo kon er contact gelegd worden met de Amerikanen die in Djeddah het op technisch gebied voor het zeggen hadden. Die hebben er voor gezorgd dat de reparatie tot een goed einde werd gebracht. Ze moesten nog wel voor een raad verschijnen om te zien of ze wel terug mochten vliegen. Die toestemming kregen ze en bij het verlaten van de zaal zei één van de Saoedies, "En hoe is het in Amsterdam?".

Soms had het ook prettige kanten. Bij een reparatie in Egypte bleek er voorlopig geen vlucht terug en kon de ploeg een paar dagen de toerist uithangen en de piramides bekijken.

In Nederland bleef Beer zoeken naar een andere woning omdat zijn vrouw inmiddels werk had gevonden bij Verkade. Jammer was dat haar Indische diploma's hier niet werden erkend. Voor het vele gereis zou Zaandam beter uitkomen. Het werd de Lobeliusstraat in Poelenburg. Voor de kinderen was de lagere school voorbij. Dochter ging naar de MULO, 1 zoon ging via het Blaise Pascal naar de HEAO, een ander deed de MTS en later nog de HTS in de avonduren. De jongste deed de HAVO. Ze zijn allemaal goed terecht gekomen behalve de oudste zoon die na verloop van tijd in de war raakte. Hij had eigenlijk opgenomen moeten worden maar daar wilde zijn vrouw niet aan.

Met de kinderen, op één na, het huis uit vond de dochter van Beer het van belang dat haar ouders dichtbij haar kwamen wonen. Die mogelijkheid deed zich voor toen er een huis vrij kwam in de Cort van de Lindenstraat in de Vijfhoek waar zijzelf met haar gezin woonde. Zo kon zij beter voor hen zorgen.

In 1993 kon Beer met pensioen. De KLM betaalde hem tot z'n 65e een toeslag uit. De jaren die hij in Indonesië voor de KLM had gewerkt werden niet meegenomen. Bij het einde van het dienstverband in Indonesië werd het geld dat in het Voorzieningsfonds zat aan de deelnemers uitbetaald. De KLM verdubbelde het bedrag nog wel, maar daarmee waren die jaren niet meer geldig hier.

Beer is, vanwege het feit dat hij goedkoop met de KLM kon reizen nog een aantal malen met zijn echtgenote terug geweest in Indonesië waar zij voor hen bekende plaatsen bezochten.

In 2002 overleed de echtgenote van Beer. Hij bleef achter met zijn oudste zoon. De gelofte die hij aan zijn vrouw had gegeven om z'n zoon niet uit huis te plaatsen heeft hij gehouden

tot het echt niet meer ging en de overheid, na enkele incidenten, besloot dat zijn zoon professionele opvang nodig had.

December 2010 verhuisde Beer naar een flat aan de Twiskeweg in het nieuwbouwproject Kroonenburg.



Gezin nog in Indonesië v.l.n.r.:

Achterse rij: broer Mozes Picauly(†), Oma Lena Kwakoe(†), C.A. (Beer) Picauly, moeder Andeen Kwakoe(†) , echtgenote Mathilde Hoeke(†),

Voorste rij: zus Els, zus Tineke en nichtje Wilma.



Cornelius Alexander Picauly heeft dit verhaal opgedragen aan Dominee E.S. (Verri) Patty, verbonden aan de Molukse Evangelische Gemeente Amsterdam "Gunung Batu".