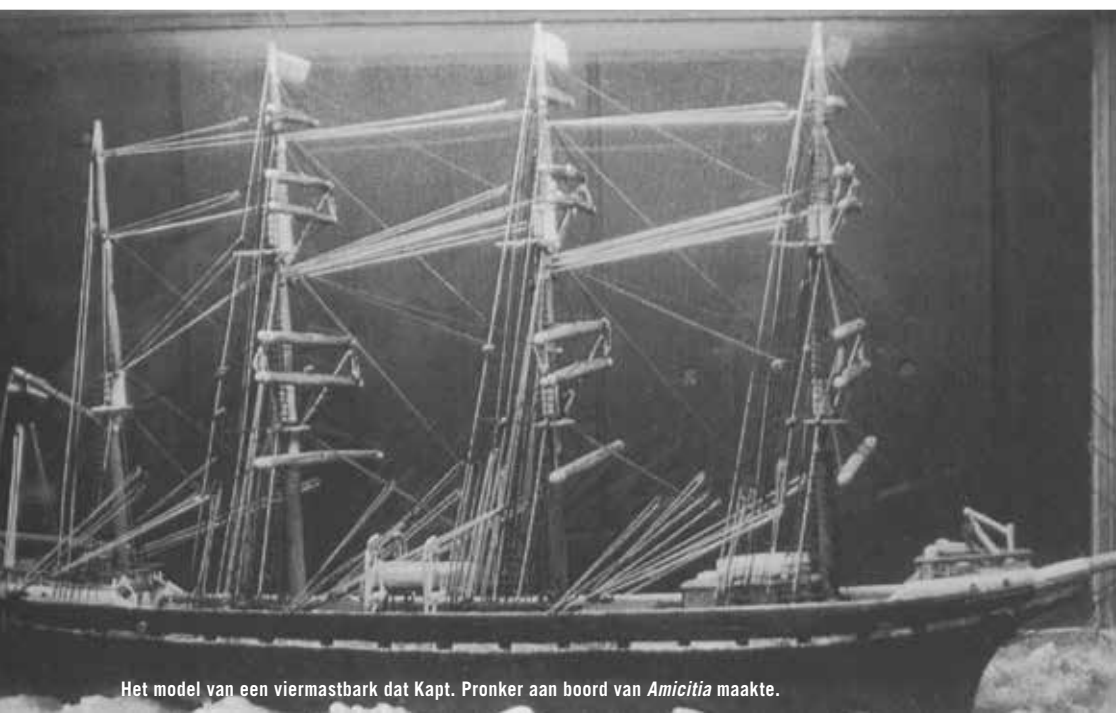




Teunis Pronker als 22-jarige 2de stuurman op *Lina*. Foto gemaakt in 1886 te Riga.



Het model van een viermastbark dat Kapt. Pronker aan boord van *Amicitia* maakte.



Stoomradarschip *Albatros* van Melbourne, sleept *Amicitia* Port Philip Heads binnen. Namiddag 14 januari 1901. Aquarel door Kapt. Albert Veldkamp.



De bemanning van *Amicitia* in november 1897 in Newcastle.

teunis pronker **onbekende beroemdheid**
Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. *Zeilen* belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer 'Onbekende beroemdheden'.

LAATSTE NEDERLANDSE KAPITEIN TER GROOTE ZEILVAART

OP EEN FOTO UIT 1886 ZIEN WE STUURMAN TEUNIS PRONKER ONVERSCHROKKEN DE CAMERA IN KIJKEN – ARMEN OVER ELKAAR, GESTREEPT OVERHEMD, PIJP SCHEEF IN DE MOND EN PET OP DE KOP. ZO ONGEVEER HOORT EEN NEGENTIENDE EEUWSE ZEEMAN ERUIT TE ZIEN, LIJKT DE FOTO TE WILLEN ZEGGEN. HET BEELD STAAT VOOR EEN TIJDPERK DAT PRONKER AFSLOOT, ALS DE LAATSTE NEDERLANDSE KAPITEIN TER GROOTE ZEILVAART.

TEKST MICHEL VAN STRATEN
FOTO'S EN ILLUSTRATIES UIT HET BARKSCHIP AMICITIA VAN T.F.J. PRONKER

Teunis Pronker, geboren op Vlieland 15 Maart 1864, deed zijn intrede den 1 April 1876 in de Zeevaartschool op Vlieland waar de eerste schrede op zijn zee-mansloopbaan mee begon.' Dat schrijft Teunis Pronker zelf in zijn memoires. Zijn leven, dat volledig in het teken van de zeilende vrachtvaart zal komen te staan, begint jongensboekachtig. Hij is immers pas dertien jaar wanneer hij op de Zeevaartschool aanmonstert. Zijn eerste reis maakt hij op de bark *Neptunus*, met als officiële bestemming 'naar zee op avontuur', zoals de tekst op de monsterrol luidt. Het varen begint voor de jonge Teunis op de Oostzee. Hij ontvangt er zes gulden per maand voor en een blik op zijn toekomst. Die toekomst bestaat uit hard werken, waar het omgaan met gevaar een onlosmakelijk onderdeel van uit blijkt te maken. Op zijn eerste oversteek over de Noordzee vaart hij als lichtmatroos in een dikke mist tegen een Engels schip aan, met een gapend gat in de zij van het schip als gevolg. Na een reparatie weigeren drie van de bemanningsleden verder te varen, maar de ruimte die Pronker voor hem op zee ziet is vele malen groter dan het gat in de romp van het schip, dus hij vaart verder met een lading steenkool richting Zuid-Amerika. Daar aangekomen strandt het schip op

Pronker toont op meerdere momenten zijn leiderschapstalent



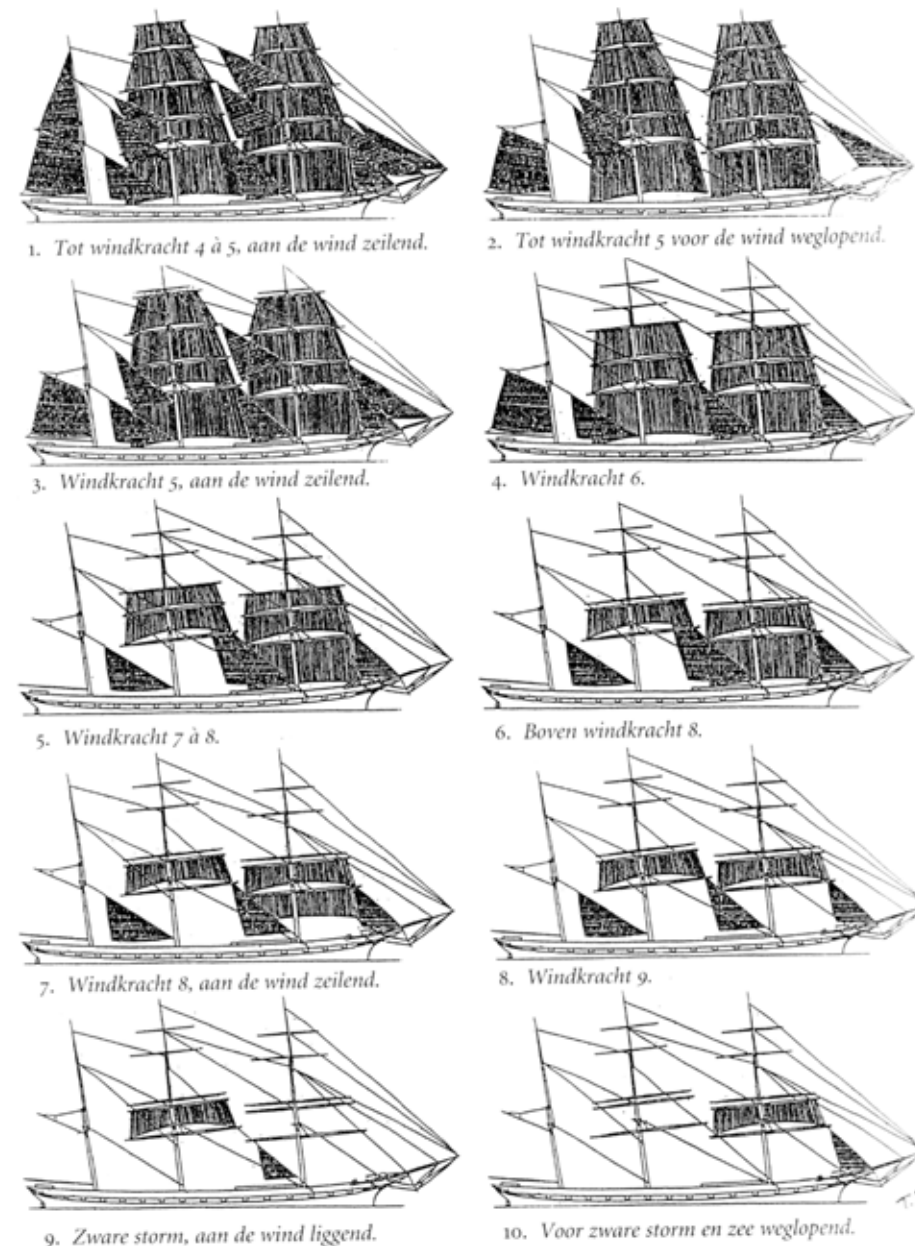
Amicitia onder voltuig, met de kapiteinsvlag H-1 van Teunis Pronker in de bezaantop en daaronder het naamsein NDBS.



Het echtpaar Teunis Pronker en Janke Godthelp. Foto omstreeks 1922. Teunis heeft de wandelstok met zilveren knop van de oude heer Bus in de hand.



Sydney.



Zeilvoering op Amicitia bij verschillende weersomstandigheden.

een koraalrif. Pronker beschrijft dit soort voorvallen als waren het normale onderdelen van de vrachvaart, net zo gewoon als wind, voedsel en lading. 'We vervolgden onze reis (...) met een lek schip, waardoor de helft van de tijd gepompt moest worden. (...) Er bleek een stuk koraal dwars door de bodem vast [te zitten]. [Wij] vertrokken naar Paisandu om daar gezouten huiden, horens, beenderen en gezouten vleesch te laden.'

Op een volgend schip doet de leergierige Teunis weer andere ervaringen op. Op de topzeilschoener Willem 'bleek na eenige dagen', zo schrijft Pronker, 'dat de kok geheel ongeschikt was voor zijn werk, tevens vuil en lui'. Teunis wordt gepromoveerd tot kok. De extra gage van twee gulden per maand is hem zeer welkom. Waarom juist hij is gekozen als kok is niet helemaal duidelijk, zo blijkt uit het vervolg, want hij 'moest na verschillende fouten van buiten boords op, denkende er moet toch zout in. Maar 't gevolg was [dat] de erwten niet gaar te krijgen waren, en ik met een paar flinke klappen om mijn ooren ook weer snertkoken had geleerd en mijn kennis verrijkt had.' Het volgende leermoment is een stuk serieuzer, wanneer Willem enkele jaren later op de Noordzee in een verschrikkelijke storm terecht komt, waarbij 'verschansingen, booten, stuurrad, watervaten enz. verbrijzeld werden.' Pronker en zijn collega's moeten opgevist worden door een passerend Deens schip.

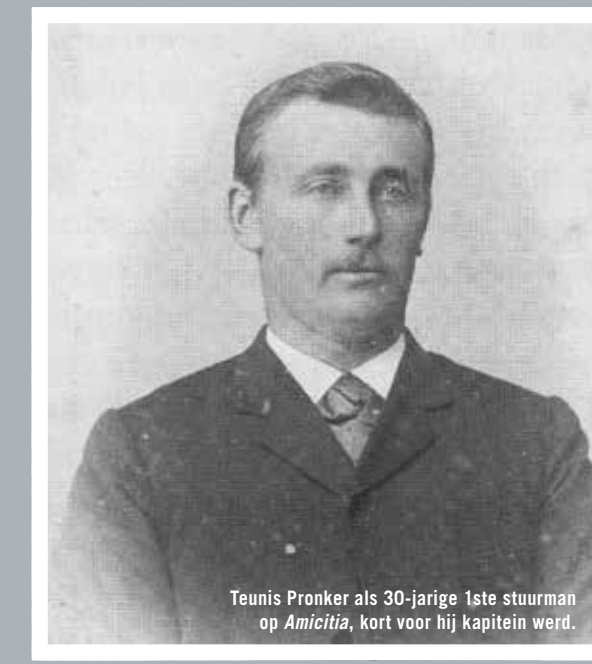
Leiderschapsmateriaal

Pronker laat zich tussen het varen door verder scholen op de Zeevaartschool en klimt op tot tweede stuurman op Lina, onder kapitein Andries Gerrit Visser uit Vlieland. In het Skagerak komt Lina flink in de problemen: aan lager wal in een zware novemberstorm met hagel en sneeuw. Kapitein Visser raakt door angst verlamd. Pronker ziet zijn einde nabij: 'De eerste stuurman en ik gaven elkaar 's avonds omstreeks tien uur de hand, zeggende wij zullen het daglicht niet meer zien.' Midden in de nacht zitten ze bijna in de branding en kunnen ze de rotsen aan lager wal in het maanlicht zien glinsteren. De twee stuurmannen besluiten een poging te wagen de reddingboot buitenboord te krijgen. Dat lukt, met veel moeite, waarna de gehele bemanning zich ermee aan land kan krijgen, 'de Kapitein met ons meesleurend'. Het zal niet de laatste keer zijn dat Pronker zijn leiderschapswaardigheden toont.

Diplomatiek muiten

In 1891 komt Teunis Pronker als 1ste stuurman aan boord van barkschip Amicitia, varende tussen Europa, Australië en Java. Pronker is ondertussen vader geworden; kind en vrouw blijven thuis. Een eerste heikele episode is de passage van de lengtegraad van Kaap de Goede Hoop, zo zuidelijk mogelijk om de af te leggen afstand te bekorten. Ze ontmoeten ijs. Pronker: 'Die dag passeerde ze negen ijsbergen. Het was heel slecht weer en we moesten het schip voor de storm uit lenzen, zodat als door een wonder het

schip het ijs kon misvaren.' Naast ijs en storm heeft 1ste stuurman Pronker met een heel ander probleem te maken, namelijk een zwaar drinkende kapitein. Het is iets wat Pronker pas een halve eeuw later (!) naar buiten brengt. Op tachtigjarige leeftijd blikt hij terug: 'Kapitein Van der Meer was iemand die (...) steeds zijn toevlucht zocht tot de Jeneverflesch, waardoor hij voor alles ongeschikt was, ja, zelfs gevaarlijk. Ik was genoodzaakt om dan het gezag op mij te nemen, waar ik gelukkig heusch niet tegenop zag.' In de Bass Straat (Australië) wordt Pronker in de avond 'met geweld gewekt om aan dek te komen, omdat er aan bakboord rotsen in zicht kwamen.' Wanneer hij navraagt welke koers er door de kapitein is opgegeven te sturen, heeft Pronker onmiddellijk door dat dat niet goed gaat. Ondertussen was de kapitein 'naar zijn kooi gegaan, natuurlijk dik van de Jenever'. Pronker grijpt in en pakt zelf het stuurwiel 'om het roer hard stuurboord te draaien, waardoor wij nog maar juist van de rotsen vrijkwamen.' Pronker redt hiermee het schip en de opvarenden. Toch is wat volgt misschien nog opzienbarend en tekenend voor de man die Pronker was. Want hoe om te gaan met deze kapitein en zijn levensgevaarlijke drankzucht? Pronker laat eerst zijn kapitein zijn roes uitslapen. De volgende ochtend stapt hij, vergezeld door een matroos, de kapiteinshut binnen. Hij meldt de kapitein dat hij verwacht dat deze zich niet meer met het varen zal bemoeien en in zijn hut zal blijven gedurende de rest van de reis. Vervolgens geeft Pronker de matroos de opdracht om het krat jeneverflessen dat daar staat overboord te zetten, op één nog volle en ongeopende fles na. Die zet hij voor de kapitein op tafel, en zegt: 'Als deze flesch ter Reede van Falmouth nog dicht is, zal ik zwijgen en zorgen dat ook de bemanning zwijgt en zal ik U op dat moment ook weer het gezag over het schip overdragen. Gaat de flesch tijdens de reis open dan



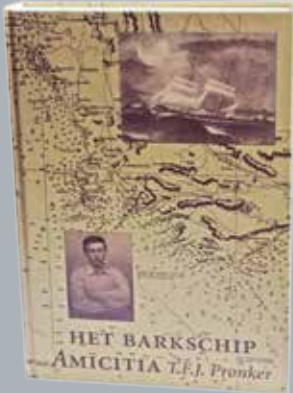
Teunis Pronker als 30-jarige 1ste stuurman op Amicitia, kort voor hij kapitein werd.



AMICITIA

Een bark is een zeilschip met minimaal drie masten die, op de achterste na, vierkant zijn getuigd. De term 'Amicitia' is Latijn voor vriendschap.

L.o.a.	68,20 m
L.w.l.	60,99 m
Breedte	10,70 m
Waterverplaatsing	± 1.100 m ³
Zeiloppervlakte	1.575 m ²
Romp materiaal	ijzer
Hoogste mast	37,50 m
boven dek	
Grootste lading	1.900 ton,
volgens Teunis Pronker.	
Daarbij was het schip met 270 ton overbeladen, met als gevolg dat er nog maar 96 cm vrijboord was.	



WIN EEN BOEK

Ton Pronker, kleinzoon van de hier beschreven Teunis Pronker, heeft in 1998 de historie van zijn grootvader en het barkschip uitgebreid beschreven in zijn boek *Het Barkschip Amicitia*. Ton Pronker voer zelf de wereld rond in zijn *Kaap Bol IV* (waarover hij het vijfdelige *Zeilend om de wereld 1985-1998 met Kaap Bol IV* schreef). Hij overleed begin 2014.

Zeilen heeft een exemplaar van *Het Barkschip Amicitia* weg te geven. Stuur een e-mail met motivatie naar info@zeilen.nl als u daarvoor in aanmerking wilt komen.

zal ik met de reeder moeten praten.' Van der Meer begrijpt wat er van hem wordt verlangd en arriveert nuchter in Falmouth. Pronker doet daar wat hij heeft beloofd en zegt: "Kapitein, het schip is weer voor U." De manier waarop Pronker het probleem van zijn dronken kapitein heeft opgelost is bewonderenswaardig diplomatiek, hoewel er juridisch gezien sprake was van muiterij.

Kapitein Van de Meer zal op een latere reis van een ander schip overboord vallen, beneveld van de drank. Teunis Pronker, wiens capaciteiten ondanks zijn zwijgen niet onopgemerkt zijn gebleven, is dan al bevorderd tot kapitein van *Amicitia*. Dat was niet zomaar iets. Ton Pronker, Teunis' kleinzoon en degene die het levensverhaal van zijn grootvader op schrift heeft gesteld, schrijft over de betekenis die de functie van kapitein voor zijn grootvader gehad moet hebben: 'Een kapitein was trots op zijn schip, hij voelde zich er zeer mee verbonden; de bemanning werd soms grotendeels door hem uitgekozen. Vooral bij de zeilvaart hing het exploitatieresultaat in hoge mate af van de kapitein die het schip voer. Het zeemanschap van de kapitein was in belangrijke mate verantwoordelijk voor de snelheid waarmee de zeilschepen de reizen maakten; ook voor het juiste evenwicht tussen snelle reizen en zo weinig mogelijk schade en slijtage aan zeilen en tuigage bij een zo gering mogelijke bemanning.'

Brandend ten onder

Na een leven lang de wereld te hebben rondgevaren, is Teunis Pronker genoodzaakt om uiteindelijk met de trein naar huis terug te keren, wanneer *Amicitia* ten onder gaat in een fatale brand. De in New York ingenomen lading bestaat uit honderden vaten nafta, een uiterst brandbaar en vluchtig soort brandstof. Tijdens het lossen op de Franse rivier Gironde mag er weliswaar niet worden gerookt, maar in de kombuis brandt het koksvuur ongestoord door. Dat kan niet goed gaan, zeker niet wanneer er zo'n 2500

liter blijkt te zijn gelekt. In de Franse kranten van de dagen daarna is te lezen wat er vervolgens gebeurde: 'Het begon met een verschrikkelijke explosie, die de luchtkoker omhoog deed vliegen en die aan de fokkeraa bleef hangen, totdat die mast op het dek neerviel. (...) In enkele minuten stond het gehele schip van voor tot achter in vuur en vlam. Enorme vlammen kolkten omhoog uit het schip en verhieven zich meer dan 20 meter in de hoogte, om daarbij met hun sinister schijnsel alle huizen te verlichten die langs de schilderachtige kust van La Roque en La Reuille zijn gebouwd. Het schouwspel is schitterend in zijn verschrikking. De brokstukken van de rondhouten van *Amicitia* glijden jammerlijk langszij. Het middenschip is ingezakt; de huidplaten zijn roodgloeiend door de hitte die zich uit de romp losmaakt. Het schip zinkt langzaam weg. Het ijzer verwringt zich met dat geluid dat zo goed lijkt op gekreun.' Teunis Pronker is op dat moment in het verderop gelegen Bordeaux om zaken af te handelen. Wanneer hij terugkomt ziet hij de vlammenzee. In zijn verslag over dat ogenblik schrijft hij: 'Tot mijn spijt kon ik toen niet meer aan boord komen om de noodigste scheepspapieren te redden daar elk oogenblik nog weer explosies volgden. [Er] bleef mij niets anders over dan rustig aan wal staan kijken [naar] mijn mooie schip waar een stuk van mijn leven aan verbonden was, [en dat] door de vlammen verwoest werd.'

Laatste

Kleinzoon Ton Pronker herinnerde zich hoe hij het zeilen leerde van zijn gepensioneerde opa: 'Het was in de zomervakanties op Vlieland dat mijn grootvader en ik iedere gelegenheid benutten om met dat scheepje te varen [een eikenhouten zeeschouw van 7 m]. We gingen er zelfs nog wel mee op robbenjacht. Een enkele maal deed hij met mij ook nog aan een zeilwedstrijd mee, waarbij hij dan fanatiek en met succes om de eerste prijs streed. Dat hij op zijn oude dag daar nog zo ambitieus in was, doet veronderstellen dat hij ook in zijn jonge jaren met *Amicitia* (...) het beste dat in het schip zat eruit haalde. We zeilden ook naar Terschelling, waar mijn grootvader nog kapitein J. Kuipers van de viermastbark *Geertruida Gerarda* ontmoette. Die was op Terschelling de enige nog van de oude zeilschepkapiteins; hij stierf daar in 1940. Teunis Pronker bleef toen als laatste over uit een tijdperk dat nooit meer terug zou keren; de tijd waarin de kapitein Schipper naast God was. Dat ik, zijn enige kleinzoon, niets liever deed dan met hem op zee zeilen, maakte hem zeker gelukkig. En zo kan ik nu zeggen de enige nog levende Nederlander te zijn die zeilen heeft geleerd van een Kapitein ter Groote Zeilvaart.'

Teunis Pronker overleed op 5 juli 1949 op 85-jarige leeftijd; zijn kleinzoon Ton Pronker overleed op 24 januari 2014, 89 jaar oud. ●

Beeld en citaten komen uit het boek *Het Barkschip Amicitia*, met toestemming van Wiebe Pronker, achterkleinzoon van Teunis Pronker, waarvoor hartelijk dank. (In enkele gevallen zijn de citaten omwille van de leesbaarheid bewerkt, zonder afbreuk te doen aan de betekenis.)



In zijn laatste levensjaren schreef hij achterop deze foto: 'Dit is de zieke Teunis, zittend voor zijn huis op het einde te wachten'.



Het huis van Kapt. Pronker aan de Schritsen in Harlingen.