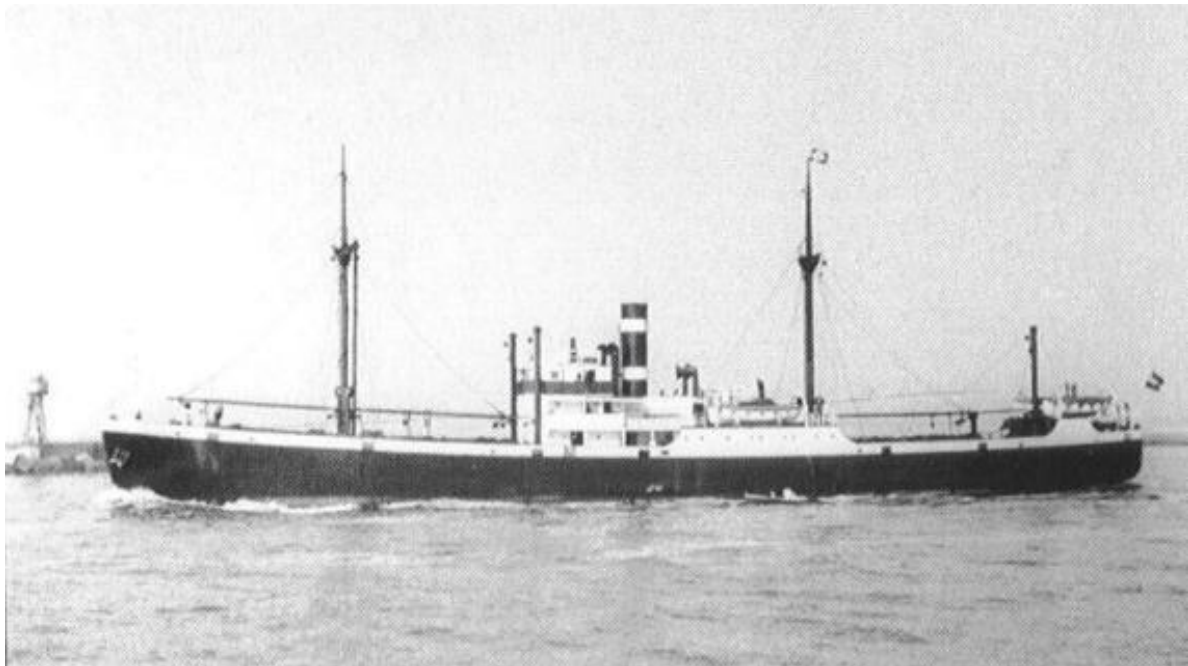
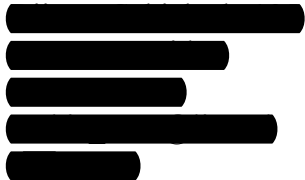


# De historische en archeologische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone



SS Amazone<sup>1</sup>

Saskia Virginia Noot



Treasures of the Sea  
Datum: 12 december 2015  
Dr. Anita M.C. van Dissel  
Drs. Martijn R. Manders

---

<sup>1</sup> SS Amazone. Bron: <http://www.wrecksite.eu/imgBrowser.aspx?5014> 11-12-2015.

## **Inhoudsopgave**

Inleiding	3.
Hoofdstuk 1. Identificatie en levensloop van de SS Amazone	5.
Hoofdstuk 2. De historische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone.	11.
Hoofdstuk 3. De archeologische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone.	18.
Conclusie. Wat is de historische en archeologische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone?	23.
Bronnen en literatuur.	25.
Appendix A: Correspondentie tussen Saskia Virginia Noot, Hans van Tilburg en Lisa C. Symons.	28.

## Inleiding

‘En toen hij daar zoo stond te staren  
in den diepen hemel onder zee,  
kwam het water hem in zijn oogen schieten  
en daarvan rimpelde de zee.  
Porqué? Maria?’<sup>2</sup>

Bovenstaande strofe is afkomstig uit het lied ‘Maria Lécina’ geschreven door J.W.F. Werumeus Buning in juni 1932 aan boord van de Amazone voor de kust van Spanje.<sup>3</sup> De Amazone was een Nederlands stoom koopvaardijsschip dat op 6 mei 1942 voor de kust van Fort Pierce, Florida tot zinken is gebracht door de Duitse onderzeeboot U-333.<sup>4</sup> Evenals vele andere koopvaardijsschepen tijdens de Tweede Wereldoorlog vond het schip een zeemansgraf ten gevolge van verrassingsaanvallen van Duitse onderzeeboten voor de Amerikaanse oostkust. Hierbij vonden 14 van de totaal 34 opvarenden de dood.<sup>5</sup>

Het scheepswrak van de Amazone is in het rapport *Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters* uit 2013 van de *National Oceanic and Atmospheric Administration*, NOAA, aangemerkt als een potentieel vervuilend wrak. Het doel van dit rapport is om vervuilende wrakken te identificeren en over te gaan tot het verwijderen van deze wrakken van de zeebodem.<sup>6</sup> Hoewel de Amazone in dit rapport niet op de prioriteitenlijst staat is het belangrijk alvorens wordt overgegaan tot verwijderen van scheepswrakken eerst een historische en archeologische waardebeoordeling te geven van deze scheepswrakken. Deze waardebeoordeling zal centraal staan in dit stuk.

In hoofdstuk één zal de identificatie en de levensloop van de Amazone worden besproken. Naast de geschiedenis en eigenschappen van het schip zal aan de hand van officiële documenten een beschrijving worden gegeven van de scheepsbewegingen en het

---

<sup>2</sup> J.W.F., ‘Werumeus Buning Marina Lecina. Een lied in honderd verzen’, *De Gids* jaargang 96 (Amsterdam 1932). Bron: [http://www.dbnl.org/tekst/\\_gid001193201\\_01/\\_gid001193201\\_01\\_0103.php](http://www.dbnl.org/tekst/_gid001193201_01/_gid001193201_01_0103.php) 11-12-2015.

<sup>3</sup> Observeren: Maria Lecina en verder nog.. Bron: <http://saevisundis.blogspot.nl/2014/03/maria-lecina-en-verder-nog.html> 11-12-2015.

<sup>4</sup> Amazone: Dutch Steam merchant. Bron: <http://uboat.net/allies/merchants/ships/1607.html> 19-10-2015.

<sup>5</sup> Memorandum for file. Subject: Summary of Statements by Survivors S/S AMAZONE, Dutch Freighter, 1294 G.T. Royal Netherlands S/S Corp., 25 Broadway, New York, N.Y. Navy Department, Office of the Chief of Naval Operations, Washington. May 22, 1942. Document: Op-16B-5. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>6</sup> National Oceanic and Atmospheric Administration, *Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters* (2013). Section 8: Appendix A: Wrecks Removed from the First Priority List. A-8. Bron: [http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013\\_potentiallypollutingwrecks.pdf](http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013_potentiallypollutingwrecks.pdf) 10-12-2015.

uiteindelijke zinken van de Amazone. In hoofdstuk twee zal de historische waardebe­paling van het schip centraal staan. Deze waardebe­paling zal worden gevormd aan de hand van de mogelijke historische kenmerken met betrekking tot het schip binnen het brede kader van de historische context waarbinnen het tot zinken is gebracht. In hoofdstuk drie zal de archeologische waardebe­paling van de Amazone worden vastgesteld. Dit zal worden gedaan aan de hand van een zoektocht naar het scheepswrak van de Amazone en een analyse van de staat waarin het wrak vandaag de dag verkeerd. De archeologische waardebe­paling zal gebeuren met behulp van objecten die met de Amazone in verband zijn te brengen en door het in kaart brengen van de huidige functionaliteit en/of dreiging van het scheepswrak. Aan de hand hiervan zal ik antwoord geven op de probleemstelling van dit onderzoek: wat is de historische en archeologische waarde van het scheepswrak van de Amazone?

Om de historische en archeologische waarde van het scheepswrak van de Amazone vast te stellen is vooral gebruikgemaakt van officiële bescheiden betreffende het vergaan van de Amazone. Deze bronnen zijn beschikbaar in het Nationaal Archief te Den Haag, het Nederlands Instituut voor Militaire Historie en de particuliere collectie van historicus Eric Wiberg. Zowel originele als gedigitaliseerde bronnen zijn gebruikt voor dit onderzoek. Daarnaast is gebruikgemaakt van standaardliteratuur over Operatie Paukenschlag van met name Amerikaanse hand. Voor het schrijven van dit onderzoek is gecorrespondeerd met de National Archives and Record Administration, NOAA, Northrop Grumman Sperry Marine en de War Shipping administration in College Park Maryland.

Dit essay bestrijkt twee relevante thema's. Allereerst wordt het onderzoek naar scheepswrakken binnen een multidisciplinair kader uitgevoerd. Zowel historisch- als archeologisch onderzoek hebben baat bij het onderzoeken van scheepswrakken en de waardebe­paling hiervan. Gecombineerd historisch en archeologisch onderzoek naar dit object van studie levert resultaten op die eenzijdig onderzoek niet zou kunnen bereiken. Beide studies focussen zich op andere elementen; gecombineerd levert dit een meer volledig onderzoek op. Het tweede thema betreft het belang van onderzoek naar de verhalen van de scheepswrakken. De Amazone en andere schepen zijn in een zeer hectische periode in grote aantallen gezonken. Op het moment dat dit plaatsvond was er niet de mogelijkheid om tot een volledig onderzoek over te gaan omdat daar simpelweg de middelen niet voor aanwezig waren. De bemanning van de Amazone voerde zijn taken uit binnen de Tweede Wereldoorlog en dienden hiermee een hoger doel. Om deze reden is het van belang om dit verhaal te onderzoeken en te vertellen.

## Hoofdstuk 1. Identificatie en levensloop van de SS Amazone

De Amazone was een Nederlands stoom koopvaardijship gebouwd in 1922 door Meijers & Co's Scheepsbouw Maatschappij N.V. te Zaltbommel.<sup>7</sup> In mei 1922 was het schip voltooid.<sup>8</sup> Feitelijk is de Amazone gebouwd door de N.V. J. Meijer's Scheepsbouwmaatschappij; in 1932 gaat het bedrijf verder onder de naam J. Meijer's en Co's Scheepsbouw Maatschappij N.V. te Zaltbommel. Kort daarna ging het bedrijf failliet, maar de afwikkeling hiervan verliep traag.<sup>9</sup> In 1942 werd de werf gevorderd door de Duitse bezetter. Vanaf mei 1945 wordt de werf beheerd door de Nederlandse Staat en 1948 gaat de werf verder onder de naam Scheepsbouwwerf de Waal, welke in 1987 failliet wordt verklaard.<sup>10</sup>

De Amazone voer van 1922 tot 1924 voor de N.V. Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij (voorts K.N.S.M.) te Amsterdam.<sup>11</sup> Van 1924 tot en met de laatste reis van de Amazone in 1942 voer het schip voor de West-Indische Scheepvaart Maatschappij.<sup>12</sup> De roepnaam van het schip was PCOH.<sup>13</sup> De West-Indische Scheepvaart Maatschappij werd in 1921 gezamenlijk opgericht door de K.N.S.M en de Koninklijke West-Indische Maildienst.<sup>14</sup>

Tabel A: identificatiegegevens Amazone<sup>15</sup>

Identificatiegegevens Amazone	
<b>Bouwjaar:</b>	1922
<b>Officiële registratienummer:</b>	1705 Z AMST 1938
<b>Categorie:</b>	Vrachtschip
<b>Type:</b>	Stukgoederen
<b>Bouwmateriaal romp:</b>	Staal
<b>Aantal dekken:</b>	2

<sup>7</sup> Amazone: Dutch Steam merchant. Bron: <http://uboat.net/allies/merchants/ships/1607.html> 19-10-2015.

<sup>8</sup> Amazone. Bron: [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=317](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=317) 09-12-2015.

<sup>9</sup> Werf Meijer Beneden-Leeuwen/Zaltbommel. Bron: <http://heemkundeverenigingleeuwen.nl/PDF/WerfMeijerLeeuwen.pdf> 30-11-2015.

<sup>10</sup> Vereniging 'De Binnenvaart', Scheepswerven. Bron: <http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/lijsten/lijsten.php?lijst=werven> 30-11-2015.

<sup>11</sup> Amazone: Dutch Steam merchant. Bron: <http://uboat.net/allies/merchants/ships/1607.html> 19-10-2015.

<sup>12</sup> Amazone. Bron: <http://www.arendnet.com/knsm4045-4.htm> 30-11-2015.

<sup>13</sup> Amazone. Bron: [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=317](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=317) 09-12-2015.

<sup>14</sup> Document 30565: Archief van de KNSM. Inleiding. Bron: <https://stadsarchief.amsterdam.nl/archieven/archiefbank/overzicht/30565.nl.html> 30-11-2015.

<sup>15</sup> Amazone. Bron: [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=317](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=317) 09-12-2015.

Tabel B: Bouw data Amazone<sup>16</sup>

Bouw data Amazone	
<b>Scheepsbouwer:</b>	N.V. J. Meijer's Scheepsbouwmaatschappij
<b>Bouwnummer:</b>	446

Tabel C: Technische data Amazone<sup>17</sup>

Technische data Amazone	
<b>Motorfabrikant:</b>	H. & J. Stuyver, Amsterdam, Nederland
<b>Motortype:</b>	Stoom, triple expansie
<b>Aantal cilinders:</b>	3
<b>Knopen:</b>	10.00
<b>Aantal schroeven:</b>	1
<b>Gross Tonnage:</b>	1294.00
<b>Net Tonnage:</b>	677.00
<b>Draagvermogen:</b>	2041.00 ton/1016 kg
<b>Lengte:</b>	255.10 Britse voet
<b>Breedte:</b>	36.80 Britse voet
<b>Diepte:</b>	13.30 Britse voet

De Amazone was een vrachtschip, exclusief bedoeld voor het vervoer van goederen. Aan boord van het schip was geen passagiersaccommodatie aanwezig.<sup>18</sup>

De scheepsbewegingen van de Amazone in de jaren 1940-1941 zijn vastgelegd in een rapport in het archief van het NIMH. De Amazone ondernam vier reizen in deze jaren: allereerst vanaf het Middellands Zeegebied via Port Said naar Durban, Kaapstad en Freetown om van daaruit in konvooi naar de eindbestemming Bristol te vertrekken. De tweede reis startte op 24 november 1940 in Swansea, Groot Brittannië, vanuit waar de Amazone naar Tampa, de Bermuda's en Ipswich voer en waar zij op 18 februari 1941 arriveerde. De Amazone deed vervolgens enkele Britse havens aan (Grangemouth, Nehtil Roads, Loch Eive) waarna zij naar West-Indië voer en daar San Pedro te Haïti aandeed. Op 9 juni 1941 arriveerde de Amazone te Hull, Engeland. De derde reis van de Amazone startte te Hull, Engeland, waarna zij de haven Oban te Schotland aandeed. Van hier uit voer zij naar Kingston, Jamaica waarvan uit zij naar Halifax, Canada voer. Op 5 augustus 1941 vertrok de Amazone uit Halifax om de reis huiswaarts naar Liverpool te voltooien. Hier arriveerde zij op 21 augustus 1941.<sup>19</sup> Sedert 16

<sup>16</sup> Amazone. Bron: [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=317](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=317) 09-12-2015.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Londense Collectie Koopvaardij (LOCK), Scheepsverslagen, inventarisnummer 12.3.

september 1939 bestond er al een konvoieringssysteem tussen Halifax en Liverpool. Het is aannemelijk dat de Amazone gedurende deze reis deelnam aan een konvooi, dit blijkt overigens niet duidelijk uit het rapport van de scheepsbewegingen van de Amazone in de jaren 1940-1941.<sup>20</sup> De vierde reis die de Amazone ondernam startte op 5 september 1941. De Amazone voer van Liverpool naar Jacaro, Cuba waar zij op 26 september 1941 arriveerde. Van daaruit voer zij naar Santa Cruz del Sur en vervolgde haar reis naar Halifax van waaruit zij naar Groot Brittannië voer. Op 13 november 1941 arriveerde de Amazone te Gravesend, Engeland.<sup>21</sup>

De laatste reis die de Amazone ondernam werd haar fataal: het schip zonk op 6 mei 1942. De Amazone was onderweg van Caracol<sup>22</sup>, Haïti waar zij op 29 april 1942 vertrok, naar Key West, Florida, om vervolgens haar reist voort te zetten naar New York.<sup>23</sup>

Op 6 mei 1942 werd de Amazone geraakt door een torpedo afgevuurd door de U-333 op ongeveer 16 zeemijl van de kust van Fort Pierce, Florida.<sup>24</sup> De torpedo-inslag aan bakboordzijde<sup>25</sup> resulteerde erin dat het achterschip afbrak en het schip binnen vier minuten volledig onder water was verdwenen.<sup>26</sup> Ten tijde van de torpedering voer de Amazone met een snelheid van 9 knopen met koers 349°.<sup>27</sup>

In tabel D en tabel E zijn de opvarenden van de Amazone opgenomen. De Engelse functieaanduidingen zijn zoals die in het rapport van de ‘Summary of Statements by Survivors S/S AMAZONE van de U.S. Intelligence Agency’ staan.<sup>28</sup> De Engelse functieaanduidingen dienen hier als basis voor de terugvertaling naar de Nederlandse functieaanduiding. Een originele Nederlandstalige bemanningslijst is niet aangetroffen. In de scheepsverklaring van het zinken van de Amazone van het Ministerie van Buitenlandse Zaken worden enkel de bemanningsleden met naam en functieaanduiding genoemd die bij het zinken van de Amazone vermist zijn geraakt.

---

<sup>20</sup> Gilbert N. Tucker, *The Naval Service of Canada, Vol. II: Activities on Shore during the Second World War* (Ottawa 1952) 115.

<sup>21</sup> NIMH, LOCK, *Scheepsverslagen*, inv.nr. 12.3.

<sup>22</sup> Harry Floor, *Gedenkrol van de Koninklijke Marine 1939-1962* (Weesp) 18.

<sup>23</sup> ‘Dutch SS Amazone sunk by U-333 under Peter ‘Ali’ Cremer off Port Fierce Inlet, Florida, 6 May 1942’ door Eric Wiberg. Gepost op 30 juni 2013. Bron: <http://uboatsbahamas.blogspot.nl/2013/06/dutch-ss-amazone-sunk-by-u-333-under.html> 19-10-2015.

<sup>24</sup> Amazone: Dutch Steam merchant. Bron: <http://uboat.net/allies/merchants/ships/1607.html> 19-10-2015.

<sup>25</sup> De Antillen in WO II. Bron: <http://www.bevrijdingintercultureel.nl/bi/antillen.html> 19-10-2015.

<sup>26</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Inspecteur Scheepvaart te Londen, 1940-1946, nummer toegang 2.16.40, inventarisnummer 40.

<sup>27</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>28</sup> Ibidem.

Tabel D: Overlevenden van de scheepsramp van de Amazone<sup>29</sup>

Overlevenden	Functieaanduiding (Nederlands)	Functieaanduiding (Engels)	Nationaliteit
Giltay, Johannes Peter	Kapitein	Captain	Nederlander
Smit, Jan	1 <sup>e</sup> Stuurman	1st Officer	Nederlander
Tieskens, Herman H.	2 <sup>e</sup> Stuurman	2nd Officer	Nederlander
Stael, Richard	3 <sup>e</sup> Stuurman	3rd Officer	Nederlander
Ark, J. E. van	1 <sup>e</sup> Machinist	1st Engineer	Nederlander
Van Roekel, Jacob	2 <sup>e</sup> Machinist	2nd Engineer	Nederlander
Van der Plank, Hendrik	4 <sup>e</sup> Machinist	4th Engineer	Nederlander
Desertine, Jan	Officier in opleiding	Apprentice Officer	Nederlander
Holthuis, Pieter	Telegrafist	Wireless Operator	Nederlander
Van der Hoeven, Pieter	Kanonier	Gunner	Nederlander
Baron van den Doorn, W. Van Haersolte <sup>30</sup>	Passagier	Passenger	Nederlander
Nahrstrom, Oscar	Passagier	Passenger	Nederlander
Verbist, Louis	Matroos	Sailor	Nederlander
Abrahamsz, Alejandro E.	Matroos	Sailor	Nederlander
Clement, Laurencio	Matroos	Sailor	Nederlander
Martin, Theodore H.	Chef Hofmeester	Chief Steward	Nederlander
Mariano, Bornado	Kok	Cook	Nederlander
Saturnilia, Lorenzo	Koks hulp	Cook Mate	Nederlander
Callender, George A.	Olieman	Oiler	Nederlander
LaCruz, Perro	Stoker	Fireman	Nederlander

Tabel E: Vermisten van de scheepsramp van de Amazone<sup>31</sup>

Vermisten	Functieaanduiding (Nederlands)	Functieaanduiding (Engels)	Nationaliteit
Wyman, David	Bootsman	Bontswain	Nederlander
Boon, Ulysses	Timmerman	Carpenter	Nederlander
Capello, Franciso	Matroos	Sailor	Nederlander
Benaar, Marius	Matroos	Sailor	Nederlander
Bernabella, Adriano	Scheepsjongen <sup>32</sup>	Ship's Boy	Nederlander
Laurens, Marcus	Olieman	Greaser	Nederlander
Stelk, Edward	Stoker	Fireman	Nederlander
Coffi, Antonio	Stoker	Fireman	Nederlander
Zingg, Fritz	Bediende	Salon Steward	Zwitsers
Manuela, Alfredo	Bediende	Steward	Nederlander

<sup>29</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>30</sup> In de lijst van passagiers aan boord van de SS Amazone ten tijde van torpedering op 6 mei 1942 wordt deze persoon aangeduid als Baron van Haersolte van den Doorn, Hendrik Derk Werner. 'Aboard Amazone when hit on 6 May 1942' Bron: <http://uboat.net/allies/merchants/crews/ship1607.html> 09-12-2015.

<sup>31</sup> Memorandum for file. Subject: Summary of Statements by Survivors S/S AMAZONE, Dutch Freighter, 1294 G.T. Royal Netherlands S/S Corp., 25 Broadway, New York, N.Y. Navy Department, Office of the Chief of Naval Operations, Washington. May 22, 1942. Document: Op-16B-5. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>32</sup> In de scheepsverklaring van het zinken van de SS Amazone van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken wordt Adriano Bernabella aangeduid als matroos o/gage. Bron: Nationaal Archief, Den Haag, Inspecteur Scheepvaart te Londen, 1940-1946, nummer toegang 2.16.40, inventarisnummer 40.



Moore, E.	Bediende	Steward	Nederlander
Doran, Alfonso G.	Bediende	Steward	Nederlander
Kip, Jan	Kannonier	Gunner	Nederlander

De Amazone was in uitstekende staat ‘om koopmansgoederen over zee te voeren’ en is op 29 april 1942 beladen met 926 ton stukgoed lading. De Amazone is bemand met 32 koppen uit de haven van Caracol vertrokken met bestemming New York. Op 5 mei 1942 passeerde de Amazone om 20:00u Miami, om 22:00u Hillsborough Inlet en om 24:00u Palm Beach Aero Beacon. Om precies middennacht kwam 1<sup>e</sup> stuurman J.C. Smit op wacht en passeerde de Amazone om 01:27u Jupiter Inlet op 6½ mijl afstand van de kust met koers 272°. Om 03:20 passeerde de Amazone de Santa Lucie Shoal boei.<sup>33</sup>

De Amazone is om 03:40u, lokale tijd, tot zinken gebracht ter hoogte van de Santa Lucie Shoal boei 270° op 3½’ afstand. Het schip zonk binnen 4 minuten.<sup>34</sup> Door gebrek aan tijd is geen noodsignaal afgegeven.<sup>35</sup> 20 opvarenden zijn uit het water gered om 05:45u door een Amerikaanse torpedootjager.<sup>36</sup>

De Amazone werd getorpedeerd in het achterschip aan bakboordzijde. In 2 minuten was het schip voor 7/8 gezonken, 2 minuten later was het schip geheel onder water verdwenen. Volgens ooggetuigen gaf de ontploffing een doffe knal, het schip schudde, boven het achterdek ontstond een donkerrode vlam en er vloog puin (debris) hoog boven het achterschip uit.<sup>37</sup>

Hierop stak de 1<sup>e</sup> stuurman de noodverlichting aan en werd aan bakboordzijde een reddingsboot te water gelaten maar door het snelle zinken van de Amazone sloeg deze boot om en moesten 9 man zich aan de omgekeerde boot vastklampen. Aan stuurboordzijde werd ook gepoogd om de reddingsboot te water te laten maar ook deze sloeg om. Dit resulteerde erin dat 9 man zich moest redden op een vlot en 2 man op 2 andere vlotten zich hadden weten te redden.<sup>38</sup>

Al snel bleek dat er 14 man werden vermist. De overlevenden hebben sinds het zinken van de Amazone van deze 14 man geen teken van leven meer vernomen. Terwijl de twintig overlevenden voor de kust van Florida dreven voer er op een mijl afstand een

<sup>33</sup> NL-HaNA, Isp. Scheepvaart / Londens Archief, 2.16.40, inv.nr. 40.

<sup>34</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Buitengewone Raad voor de Scheepvaart, nummer toegang 2.16.31, inventarisnummer 227.

<sup>35</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>36</sup> NL-HaNA, Raad voor de Scheepvaart / Londen, 2.16.31, inv.nr. 227.

<sup>37</sup> NL-HaNA, Isp. Scheepvaart / Londens Archief, 2.16.40, inv.nr. 40.

<sup>38</sup> Ibidem.

torpedobootjager langs. Hierna voer een tanker voorbij en ongeveer 5 minuten later voer een andere onderzeebootjager voorbij welke seinde dat de drenkelingen bij het aanbreken van de dag zouden worden opgepikt.<sup>39</sup>

Om 05:45 werden de twintig overlevenden gered door de Amerikaanse onderzeebootjager PC 484. Bij het zinken van de Amazone heeft er zich geen gelegenheid voorgedaan om iets van de scheepspapieren te redden. De overlevenden werden met de PC 484 naar Miami gebracht waar zij om 16:00u arriveerden. De 1e stuurman J.C. Smit en de officieren van de Amazone hebben vrij snel daarna een verklaring afgelegd aan de U.S. Intelligence Service.<sup>40</sup>

Niet alleen de Amazone werd op 6 mei 1942 voor de kust van Miami-Palm Beach tot zinken gebracht; dezelfde dag werd de tanker Halsey tot zinken gebracht door een Duitse onderzeeboot in dezelfde regio. Op 8 mei 1942 werden het vrachtschip Ohioan en de *Cities Service tanker* Empire voor dezelfde kust tot zinken gebracht. Op 13 mei 1942 onderging de tanker Potero del Llano hetzelfde noodlot.<sup>41</sup>

De Amazone was een Nederlands stoom koopvaardijship. Het schip voer voor de West-Indische Scheepvaart Maatschappij ten tijde van haar ondergang. Het schip was gebouwd voor het transport van stukgoederen en beschikte niet over een passagiersaccommodatie. Desalniettemin bevonden zich op het schip twee passagiers tijdens de laatste reis. Het schip werd op ongeveer 16 zeemijl van de kust van Fort Pierce, Florida tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeboot U-333. 20 van de 34 opvarenden hebben dit overleefd. Dat de Amazone voor de kust van Florida is komen te zinken is niet uitzonderlijk. Vier andere koopvaardijshepen vonden daar diezelfde week hetzelfde lot.

---

<sup>39</sup> NL-HaNA, Isp. Scheepvaart / Londens Archief, 2.16.40, inv.nr. 40.

<sup>40</sup> Ibidem.

<sup>41</sup> Edwin P. Hoyt, *U-Boats Offshore: When Hitler Struck America* (New York 1978) 116-117.

## Hoofdstuk 2. De historische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone.

De Amazone is tot zinken gebracht door de U-333; een Duitse onderzeeboot die zijn taken uitvoerde binnen het kader van Operatie Paukenschlag. Operatie Paukenschlag was een Duitse onderzeeboot-operatie tegen de geallieerde koopvaardijvloot langs de Amerikaanse en Canadese oostkust. Het doel van Operatie Paukenschlag was om de geallieerde koopvaardijvloot, met name die van Groot-Brittannië, grote verliezen toe te brengen om zo de geallieerden economisch te beschadigen en de toegang tot belangrijke voorraden en oorlogsmaterieel te blokkeren. Admiraal Karl Dönitz, *Befehlshaber der U-boote* en bedenker van Operatie Paukenschlag verklaarde dat ‘only by destroying Allied shipping could Germany deal Britain a decisive blow, as its life and ability to wage war depended on it’.<sup>42</sup>

Nog voor de Verenigde Staten officieel betrokken waren bij de Tweede Wereldoorlog was de Battle of the Atlantic al een feit. Om deze reden kondigde de Verenigde Staten een ‘Security Zone’ aan op 5 september 1939. Vanaf 1 april 1941 werden Britse koopvaardij schepen beveiligd door de Amerikaanse marine. Hoewel Adolf Hitler de Duitse onderzeeboten had opgedragen om zowel binnen als buiten de ‘Security Zone’ geen Amerikaanse schepen aan te vallen, tenzij uit (anticiperende) zelfverdediging, werden ten minste twee Amerikaanse torpedootjagers slachtoffer van aanvallen door Duitse onderzeeboten. Na de Japanse aanval op Pearl Harbour op 7 december 1941, werden alle eerdere restricties aan de Duitse onderzeeboten ongedaan gemaakt en verklaarde Duitsland op 11 december de Verenigde Staten de oorlog.<sup>43</sup>

Vanaf februari 1942 werd het aanvalstoneel van de Duitse onderzeeboten verbreed naar het Caribisch gebied onder de noemer Operatie Neuland.<sup>44</sup> Het doel van Operatie Neuland was hetzelfde als die van Operatie Paukenschlag, alleen lag de focus op het tot zinken brengen van met name geallieerde tankers die olie en gas transporteerde.<sup>45</sup>

De Duitse onderzeeboten voerden in *Wolf Packs* om het maximale aantal koopvaardij schepen tot zinken te brengen. Bij deze *Wolf Packs* of *Die Rudeltaktik* voeren een

---

<sup>42</sup> Sean R. Filipowski, *Operation Paukenschlag: An Operational Analysis* (The United States Naval War College. Newport, Rhode Island, 1994) 2. Bron: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a279625.pdf> 07-12-2015.

<sup>43</sup> Filipowski, *Operation Paukenschlag*, 5-6. Bron: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a279625.pdf> 07-12-2015.

<sup>44</sup> Neil C. Dobson, ‘German U-boats of the English Channel & Western Approaches: History, Site Formation & Impacts’, *Odyssey Marine Exploration* (Tampa, Florida 2014) 9. Bron: [http://www.shipwreck.net/pdf/OME\\_Papers\\_35.pdf](http://www.shipwreck.net/pdf/OME_Papers_35.pdf) 07-12-2015.

<sup>45</sup> Tucker, *World War II at Sea, an Encyclopedia Vol. 1* (Santa Barbara, California 2012) 558.

aantal U-boten gegroepeerd en zodra een konvooi was gesignaleerd werd deze omsingeld. De schepen die het meest buiten het konvooi voeren werden als eerst te grazen genomen, hierop zouden de escorte-schepen bijstand verlenen aan de getroffen schepen en konden de onderzeeboten binnendringen tot het centrum van het konvooi en hier nog meer schepen tot zinken brengen.<sup>46</sup> Tijdens de Battle of the Atlantic zijn ruim 3,500 koopvaardijsschepen tot zinken gebracht, hierbij is ruim 15 miljoen ton vracht verloren gegaan.<sup>47</sup>

De Amazone is binnen het kader van Operatie Paukenschlag tot zinken gebracht door de U-333. De U-333 voer onder leiding van kapitein Peter Cremer. In 1982 bracht hij een boek uit over zijn diensttijd als U-boot kapitein: *U-333: The Story of A U-Boat Ace*. 'There was no time, however, for lengthy considerations about cause and effect. 'Drum beat' continued and I had to think how to get rid of my torpedoes as quickly and effectively as possible from the three tubes remaining to me, and bring my damaged U-boat home'<sup>48</sup> aldus Peter Cremer over zijn opdracht binnen het kader van Operatie Paukenschlag. Over het tot zinken brengen van de Amazone schreef hij het volgende: 'Ignoring the danger, a freighter approached: the Amazone, a mere 2,000 tonner from the Royal Dutch Shipping Company of Amsterdam. Why waste words? – another double shot. The stern broke off, the steamer was burning and the crew took the boats'.<sup>49</sup>

De aanwezigheid van de Duitse onderzeeboten bleef niet onopgemerkt. Amerikaanse burgers die langs de kust reden gaven in groten getale bij de autoriteiten in Morison Field in West Palm Beach aan dat zij onderzeeboten hadden gezien in de ondiepe wateren langs de kust van Florida. Deze telefoontjes werden doorgegeven aan de autoriteiten in Washington. Problematisch was dat tegen de tijd dat deze hier arriveerden de desbetreffende onderzeeboten al van positie waren veranderd.<sup>50</sup>

In het rapport van de Inspecteur in Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart over het tijdvak 27 november 1940 tot en met 6 maart 1943 zijn de binnengekomen 'Buitengewonen' scheepsverklaringen over die periode opgesteld in een lijst. Helaas is dit rapport niet gedateerd. Aantekeningen op het rapport duiden erop dat het rapport op 6 maart 1943 is uitgegeven Van de 449 'Buitengewonen' scheepsverklaringen zijn er 66 verklaringen binnengekomen betreffende schepen die zijn gezonken ten gevolge van torpedering.

---

<sup>46</sup> Dobson, 'German U-boats of the English Channel & Western Approaches' 8-9. Bron: [http://www.shipwreck.net/pdf/OME\\_Papers\\_35.pdf](http://www.shipwreck.net/pdf/OME_Papers_35.pdf) 07-12-2015.

<sup>47</sup> Andrew Williams, *The Battle of the Atlantic* (London 2002) 287.

<sup>48</sup> Peter Cremer, *U-333: A Story of A U-Boat Ace* (London 1986) 99.

<sup>49</sup> Cremer, *U-333*, 100.

<sup>50</sup> Hoyt, *U-Boats Offshore*, 116.

Daarnaast zijn er 4 verklaringen binnengekomen met betrekking tot schepen die zijn beschadigd ten gevolge van torpedering. Een andere categorie vermeldt het aantal schepen dat ten gevolge van ‘ontploffing, mijn of oorzaak onbekend’ tot zinken zijn gebracht, zijnde 13, of zijn beschadigd, zijnde 11.<sup>51</sup>

Tabel F: Resultaten Rapport van de Inspecteur van Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart.<sup>52</sup>

	<b>Periode: 27 november 1940 – 31 mei 1942</b>	<b>Periode: 1 juni 1942 – 31 december 1942</b>	<b>Totaal Periode: 27 november 1940 – 6 maart 1943</b>
Gezonken ten gevolge van torpedeering	25	31	66
Beschadigd ten gevolge van torpedeering	3	1	4
Gezonken ten gevolge van ontploffing, mijn of oorzaak onbekend	15	3	13
Beschadigd ten gevolge van ontploffing, mijn of oorzaak onbekend	7	1	11

Bovengenoemde rapporten van de Buitengewonen Raad voor de Scheepvaart corresponderen niet geheel met elkaar. Het rapport over de periode 27 november 1940 tot 6 maart 1943 zou een combinatie moeten zijn van de rapporten over de periode 27 november 1940 tot 31 mei 1942 en het rapport over de periode 1 juni 1942 tot 31 december 1942. Bij de kolommen ‘Gezonken ten gevolge van ontploffing, mijn of oorzaak onbekend’ en ‘Beschadigd ten gevolge van ontploffing, mijn of oorzaak onbekend’ zijn inconsistenties te bespeuren, waarvan de oorzaak onduidelijk is.

In een telegram van het de Inspecteur in Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart aan de Voorzitter van den Buitengewonen Raad voor de Scheepvaart op 28 november 1945 betreffende het onderzoek naar het vergaan van de Amazone op 6 mei 1942 wordt bericht dat ‘Met groote waarschijnlijkheid kan worden aangenomen dat het schip is ten offer gevallen aan vijandelijke actie en wel torpedeering. Aangezien er i.v.m. het reeds bekende betreffende

<sup>51</sup> Nationaal Archief, Den Haag, Inspecteur Scheepvaart te Londen, 1940-1946, nummer toegang 2.16.40, inventarisnummer 14.

<sup>52</sup> NL-HaNA, Isp. Scheepvaart / Londens Archief, 2.16.40, inv.nr. 14.

torpedeeringen m.i. geen meerdere leering is te trekken uit deze scheepsramp, acht ik een nader onderzoek door den Buitengewonen Raad voor de Scheepvaart niet nodig'.<sup>53</sup>

In een rapport van 1 juni 1942 van de Inspecteur van Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart wordt vermeld dat 'slechts een gedeelte van de voorgekomen rampen/ongevallen in behandeling [is] genomen. Dit is een gevolg van de beperkte staf van dit bureau en ook door het vasthouden aan den regel het scheepvaartbedrijf zoo min mogelijk te belemmeren door het oproepen van getuigen. Bijgevolg worden die getuigen verhoord welke betrekkelijk gemakkelijk bereikbaar zijn; ook om zeer oploopen reiskosten te voorkomen.'<sup>54</sup>

Werd het dan niet belangrijk geacht om onderzoek te doen naar scheepsongevallen, met name ongevallen van koopvaardij schepen die ten onder gingen voor de Amerikaanse oostkust ten gevolge van torpedering? Dit document geeft weer dat men simpelweg niet over de middelen beschikten om dergelijke scheepsongevallen te onderzoeken.

Het is nog maar de vraag of alle binnengekomen scheepsverklaringen bij de Dienst voor de Buitengewonen Scheepsraad direct in behandeling zijn genomen. Het rapport betreffende het zinken van de Amazone is gedateerd op 28 november 1945. Dit zou kunnen betekenen dat het rapport betreffende het zinken van de Amazone niet is opgenomen in het rapport van de Buitengewonen Raad voor de Scheepvaart van 6 maart 1943, maar hierover kan geen zekerheid worden gegeven.

In een rapport van 1 juni 1942 van de Inspecteur van Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart wordt aangegeven dat de 'etat-major en verdere bemanning der schepen hebben zich in het algemeen meer aangepast aan den oorlogstoestand en stellen daardoor, meer dan in het begin, alles in het werk hun schip te behouden'. Twee factoren die hiervoor worden gegeven zijn: 'betere bewapening der schepen' en 'betere beveiliging; escorte'.<sup>55</sup>

De Amazone was bewapend: aan boord bevond zich een 3.7" kanon dat op het achterschip te bedienen door twee kanonniers; Pieter van der Hoeven en Jan Kip.<sup>56</sup> De Amazone was niet beveiligd in de vorm van escorte. Op 15 mei 1942 werd deze beveiliging onder de noemer escorte ingevoerd in de vorm van een konvooieringssysteem in de regio waar de Amazone tot zinken is gebracht, slechts 9 dagen na het zinken van het schip.<sup>57</sup>

---

<sup>53</sup> NL-HaNA, Raad voor de Scheepvaart / Londen, 2.16.31, inv.nr. 227.

<sup>54</sup> NL-HaNA, lsp. Scheepvaart / Londens Archief, 2.16.40, inv.nr. 14.

<sup>55</sup> Ibidem.

<sup>56</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>57</sup> Hoyt, *U-Boats Offshore*, 117.

In de verklaring afgelegd aan de U.S. Intelligence Service geeft de kapitein van de Amazone, Johannes Peter Giltay een verslag van wat er zich aan boord bevond van het schip heeft afgespeeld ten tijde van de torpedering. De vracht van het schip bestond uit koffie, cacao, sisal, oliebranders en gedroogde sinaasappelschillen. Ook verklaart hij dat de vracht niet ontvlambaar was.<sup>58</sup>

Aan boord van het schip bevonden zich ook Britse codes en vertrouwelijke documenten die allen met het schip ten onder zijn gegaan.<sup>59</sup> Verder bevond zich aan boord ook post afkomstig van Curaçao. ‘Amigoe di Curaçao: weekblad voor de Curaçaosche eilanden’ publiceerde hierover een kort artikel in de krant van 18 mei 1942: ‘Alle stukken, alhier, die als gewone mail gepost zijn tussen de 4<sup>e</sup> en de 22<sup>e</sup> April 1942, bestemd voor New York of voor elders via New York, zijn verloren gegaan met het stoomschip Amazone.<sup>60</sup>

Kapitein Giltay geeft ook aan dat hijzelf en een passagier geloofden dat ze een donkere schaduw hebben gezien ten zuiden van de Amazone waarvan zij in de veronderstelling waren dat het een onderzeeboot was. De telegrafist zag twee gele lichten vergelijkbaar met gedimde zoeklichten aan de stuurboordzijde van het schip na de explosie.<sup>61</sup>

In het rapport van de U.S. Intelligence Service wordt gesproken over een ‘torpedo or mine’ die de Amazone tot zinken heeft gebracht.<sup>62</sup> Dit wordt weerlegd door de getuigenis van Peter Cremer, kapitein van de U-333 die een gedetailleerde beschrijving geeft van het tot zinken brengen van het Nederlandse stoom koopvaardijship.<sup>63</sup>

Kapitein Giltay werd ook gevraagd of de Amazone aan het ‘zigzaggen’ was ten tijde van de torpedering. Hiervan was geen sprake.<sup>64, 65</sup> Over de weersomstandigheden tijdens het moment van torpedering verklaard Kapitein Giltay het volgende: ‘The weather was clear, sea

---

<sup>58</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>59</sup> Ibidem.

<sup>60</sup> *Post, die verloren ging*. Amigoe di Curacao: weekblad voor de Curacaosche eilanden. Verkregen via:

[http://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=amazone&facets%5Bperiode%5D%5B%5D=2%7C20e\\_eeuw%7C1940-](http://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=amazone&facets%5Bperiode%5D%5B%5D=2%7C20e_eeuw%7C1940-1949%7C1942%7C&page=14&sortfield=date&coll=ddd&identifier=ddd%3A010987146%3Ampeg21%3Aa0025&resultsidentifier=ddd%3A010987146%3Ampeg21%3Aa0025)

[1949%7C1942%7C&page=14&sortfield=date&coll=ddd&identifier=ddd%3A010987146%3Ampeg21%3Aa0025&resultsidentifier=ddd%3A010987146%3Ampeg21%3Aa0025](http://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=amazone&facets%5Bperiode%5D%5B%5D=2%7C20e_eeuw%7C1940-1949%7C1942%7C&page=14&sortfield=date&coll=ddd&identifier=ddd%3A010987146%3Ampeg21%3Aa0025&resultsidentifier=ddd%3A010987146%3Ampeg21%3Aa0025) 11-12-2015.

<sup>61</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>62</sup> Ibidem.

<sup>63</sup> Cremer, *U-333*, 100.

<sup>64</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>65</sup> Zigzaggen is een elementaire manier voor schepen om zich te beschermen tegen aanvallen van onderzeeboten. Als een schip aan het zigzaggen is, is het voor de onderzeeboot moeilijk om een vuurleiding van de torpedo te vinden, met doelzekerheid. Bij zigzaggen verandert een schip constant van koers, en wordt het de onderzeeboot moeilijk gemaakt het doelschip te raken.

moderate, wind force 4 by Beaufort scale, visibility good, moonlight night, no ships in sight.’ Ten tijde van de torpedering waren er vier uitkijkposten op wacht; twee op de brug, een op de boeg en de 1<sup>e</sup> stuurman stond op wacht.<sup>66</sup>

Door het grote aantal koopvaardijsschepen dat voor de kust van Miami en Palm Beach tot zinken werd gebracht besloten de Verenigde Staten dat hier een konvooiersysteem moest worden ingesteld. Deze konvooiers zouden bestaan uit twee torpedobootjagers een korvet (van Groot-Brittannië), twee patrouillevaartuigen en twee *trawlers* (ook afkomstig van Groot-Brittannië). Op 14 mei 1942 startte het eerste konvooi, de KS-500, met de verantwoordelijkheid om koopvaardijsschepen te beschermen in hun vaart tussen New York en Delaware. Op 15 mei startte het konvooi, de KN-100, dat vanaf Key West naar de Hampton Roads koopvaardijsschepen onder zijn bescherming zou nemen.<sup>67</sup> Binnen een konvooisysteem voeren koopvaardijsschepen gegroepeerd van punt A naar punt B onder de protectie van oorlogsschepen.<sup>68</sup>

De Amazone is tot zinken gebracht door de Duitse onderzeeboot U-333 die zijn taken uitvoerde binnen het kader van Operatie Paukenschlag. De U-333 voer onder bevel van Kapitein Peter Cremer. Hij beschrijft dat de Amazone het gevaar negeerde dat er heerste door de aanvallen van de Duitse onderzeeboten. Peter Cremer benoemt hier een belangrijk punt. Het was voor de koopvaardijsschepen een groot risico om langs de Amerikaanse oostkust te varen. Dit gevaar was ook bekend bij de Buitengewonen Raad voor de Scheepvaart. In de periode 27 november 1940-1943 zijn er maar liefst 66 schepen gezonken ten gevolge van torpedering. Weliswaar niet allemaal slachtoffer gevallen aan Operatie Paukenschlag, maar wel aan de Battle of the Atlantic, waarvan Operatie Paukenschlag onderdeel uitmaakte. Onderzoek naar het zinken van de Amazone heeft nooit plaatsgevonden, destijds beschikte men simpelweg niet over de middelen.

De historische waarde van het scheepswrak van de Amazone kan worden gevonden in de documenten die zich aan boord bevonden ten tijde van het zinken. Vertrouwelijke Britse documenten en codes zouden mogelijk nieuwe historische inzichten kunnen bieden. Ook de aanwezige post op het schip zou informatie kunnen verstrekken. Maar zolang de inhoud van deze documenten onbekend blijft, kan hier enkel over worden gespeculeerd. De Amazone was geen uniek schip. Het voer net als vele andere koopvaardijsschepen in oorlogstijd met lading

---

<sup>66</sup> Memorandum for file. Bron: <http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>67</sup> Hoyt, *U-Boats Offshore*, 117.

<sup>68</sup> Dobson, 'German U-boats of the English Channel & Western Approaches' 8-9. Bron: [http://www.shipwreck.net/pdf/OME\\_Papers\\_35.pdf](http://www.shipwreck.net/pdf/OME_Papers_35.pdf) 07-12-2015.



aan boord. En net als vele van deze koopvaardijsschepen is ook de Amazone tot zinken gebracht binnen het strijdtoneel van de Tweede Wereldoorlog.

Op een meer korte termijn was de Amazone samen met vele andere koopvaardijsschepen van historisch belang als aanleiding voor het invoeren van een konvoosysteem voor de Amerikaanse oostkust.

### **Hoofdstuk 3. De archeologische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone**

Om de (relevante) archeologische waarde van het scheepswrak van de Amazone te kunnen bepalen is het van groot belang om zekerheid te verkrijgen dat het in de bronnen genoemde scheepswrak ook daadwerkelijk het wrak van de Amazone is. In het vervolg zullen alle gevonden aanwijzingen aan bod komen, ook de aanwijzingen die uiteindelijk tot dusverre nog tot niets hebben geleid.

*The wreck site*, naar eigen zeggen ‘s werelds grootste online scheepswrakken database kan geen uitsluitel geven over de exacte positie van het scheepswrak van de Amazone.<sup>69</sup> Via het forum van deze website is duidelijk gebleken dat de locatie van het scheepswrak die genoemd wordt, slechts een geschatte positie van het scheepswrak is. ‘The wreck in question has not been found.’, aldus Carl Racey, partner van *the wreck site*.<sup>70</sup>

Steven D. Singer schrijft in zijn boek *Shipwrecks of Florida: A Comprehensive Listing* dat de Amazone gezonken is op 13 vadem, oftewel 23.7744 meter. Ook schrijft hij dat het schip is ‘Demolished by the Coast Guard in 1944.’<sup>71</sup> Om dit te verifiëren is er contact gezocht met de *United States Coast Guard Historian*, Scott Price. Hij heeft desgevraagd laten weten dat de archieven van de *United States Coast Guard* niet meer onder beheer waren van de *Coast Guard Historian*, maar bij de National Archives and Record Administration, NARA, zijn ondergebracht. Scott Price heeft contact gelegd met de NARA. Aan deze organisatie is via e-mail het verzoek gedaan om stukken betreffende de Amazone en diens vernietiging over te leggen. Hierop volgende antwoord van Chris Killillay, archief specialist bij de NARA, die verklaarde dat de *Coast Guard* onder het bevel is van de marine in oorlogstijd en de archieven van de *Coast Guard Historian* bij de NARA ophouden in 1942. Hierop deelde hij de contactgegevens van de archieven in College Park, Maryland, waar de Amerikaanse marine archieven worden bewaard vanaf 1942, en de archieven van de *War Shipping Administration* zijn ondergebracht. De pogingen om contact te leggen met College Park hebben tot dusver nog geen concreet resultaat opgeleverd.

Op de videowebsite [www.youtube.com](http://www.youtube.com) is een meer visuele aanwijzing te vinden van het scheepswrak van de Amazone. Duiker Mike Knepper heeft hierop een film gepost van een duik op de Amazone. De titel van deze film luidt als volgt: ‘The Wreck of the Amazone by Mike Knepper’, met als onderschrift: ‘Diving this WWII freighter that was torpedoed by a

---

<sup>69</sup> SS Amazone. Bron: <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?15767> 09-12-2015.

<sup>70</sup> Forum SS Amazone. Bron: <http://www.wrecksite.eu/userRequests.aspx?0?2?11143> 09-12-2015.

<sup>71</sup> Steven D. Singer, *Shipwrecks of Florida: A Comprehensive Listing* (Sarasota, 1998) 261.

German Uboat off the coast of Ft. Pierce, Florida'.<sup>72</sup> Het beeldmateriaal laat een vernietigd scheepswrak zien gelegen in ondiepe wateren. Dit correspondeert met de informatie van Steven D. Singer: een 'demolished' scheepswrak in ondiepe wateren.

In de scheepsverklaring van de Amazone van het Ministerie van Buitenlandse Zaken aan het Ministerie van Waterstaat van 10 juni 1942 staat genoteerd dat de 1e stuurman J.C. Smit en de officieren van de Amazone vrij snel na aankomst in Miami een verklaring hebben afgelegd aan de U.S. Intelligence Service.<sup>73</sup> Dit rapport, met enkele appendices en een aangehechte brief, is beschikbaar via de particuliere collectie van Eric Wiberg, wrak historicus en auteur. De genoemde aangehechte brief betreft correspondentie van Mark R. Mondano M.D. aan Captain Leendert Don.<sup>74</sup> Mark Mondano spreekt over zijn onderzoek naar de Amazone; hij heeft contact gehad met Peter Cremer, kapitein van de U-boot die de Amazone tot zinken heeft gebracht en dat hij contact heeft gezocht met de weduwe van meneer Meijer, de scheepsbouwer die de Amazone heeft gebouwd. Tot zijn spijt heeft hij van haar te horen gekregen dat alle documenten betreffende de Amazone in de Tweede Wereldoorlog zijn vernietigd en dat zij zelf niet in het bezit is van foto's en informatie met betrekking tot het schip. Over zijn duikervaring op het schip schrijft hij het volgende: 'I have visited the wreck more than five hundred times and have recovered and restored many artifacts. I have several pieces of KNSM cutlery and surprisingly some material from the Royal West Indies Mail Service (KWIMD). I had hoped that by finding a survivor from this ship I might identify some of the obscure pieces I have and perhaps gain some insight into life aboard a KNSM ship of this period.'<sup>75</sup>

Bovenstaande laat duidelijk zien dat Mark Mondano mogelijk over belangrijke informatie beschikt voor de identificatie van het scheepswrak van de Amazone. Daarom is via het internet contact met hem gezocht; tot dusver zonder resultaat.

De zoektocht naar Mark Mondano voerde naar een nieuwe aanwijzing in de richting van identificatie van het scheepswrak van de Amazone. Onder het artikel *Florida at War* van Craig Woodward op de website [www.coastalbreezenews.com](http://www.coastalbreezenews.com) is een commentaar gegeven door Manny Casares op 20 mei 2015. Hij schrijft dat hij op de Amazone heeft gedoken en goed bevriend is met bovenstaande Mark Mondano. Manny Casares zou van Mark Mondano

---

<sup>72</sup> The Wreck of the Amazone by Mike Knepper. Bron: <https://www.youtube.com/watch?v=aXF7SCUuQN8> 09-12-2015.

<sup>73</sup> NL-HaNA, Isp. Scheepvaart / Londens Archief, 2.16.40, inv.nr. 40.

<sup>74</sup> Memorandum for file. Bron:

<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf> 09-12-2015.

<sup>75</sup> Ibidem.

een relikwie van de Amazone hebben gekregen; een Sperry Gyroscope ‘that sits on a brass base about 52 inches tall and weighs about 250lbs’ en dat hij deze zal gaan verkopen bij een antiquair in Vero Beach, Florida.<sup>76</sup> Hierop is contact gezocht met Manny Casares om bij hem te kunnen informeren naar de Amazone, de Sperry Gyroscope die hij in zijn bezit heeft en naar de contactgegevens van Mark Mondano te vragen.

Deze Sperry Gyroscope leidde tot een volgende stap in het onderzoek naar de identificatie van het scheepswrak van de Amazone. De Sperry Gyroscope of Sperry Gyrocompass is ontwikkeld in 1910 door het bedrijf American Elmer Ambrose Sperry.<sup>77</sup> Tegenwoordig bestaat dit bedrijf onder de naam Northrop Grumman Sperry Marine. Het hoofdkantoor van dit bedrijf bevindt zich in Londen, Engeland, maar ook in Nederland is een vestiging aanwezig in Vlaardingen.<sup>78</sup> Er is contact gezocht met deze vestiging om te informeren naar de Sperry Gyroscope in het bezit van Manny Casares. Een e-mail die is gestuurd naar het kantoor in Vlaardingen is inmiddels doorgestuurd naar de verscheidene kantoren van de Northrop Grumman Sperry Marine wereldwijd, met de vraag of zij over archiefmateriaal beschikken over levering van een Sperry Gyroscope aan de Amazone of de scheepsbouwer: N.V. J. Meijer’s Scheepsbouwmaatschappij / J. Meijer’s en Co’s Scheepsbouw Maatschappij N.V. te Zaltbommel. Een antwoord is binnenkort te verwachten.

In het rapport *Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters* uit 2013 van de *National Oceanic and Atmospheric Administration*, NOAA, wordt de Amazone genoemd als een potentieel vervuilend wrak. De Amazone is verwijderd van de prioriteitenlijst van schepen die in aanmerking komen om te worden verwijderd van de zeebodem.<sup>79</sup> Initieel kwam de Amazone voor op de lijst van scheepswrakken die potentieel voor olievervuiling zouden kunnen zorgen en zich bevonden in de Amerikaanse Exclusieve Economische Zone. De NOAA had in eerste instantie een lijst samengesteld van scheepswrakken die op basis van de scheepsleeftijd (schepen die zijn gezonken na 1891, toen Amerikaanse schepen begonnen met het gebruiken van brandstof), bouw materiaal (schepen gebouwd van staal of ander duurzaam materiaal), schepen van meer dan 1.000 ton bruto gewicht (kleinere schepen kwamen niet in aanmerking voor deze lijst omdat zij wegens hun

---

<sup>76</sup> Craig Woodward, *Florida at War*, Coastal Breeze News. Bron: <http://www.coastalbreezenews.com/2012/11/15/florida-at-war/> 09-12-2015.

<sup>77</sup> Sperry Marine. Our History. Bron: <http://www.sperrymarine.com/about-us/sperry-marine/our-history> 09-12-2015.

<sup>78</sup> Northrop Grumman Sperry Marine Offices. Bron: <http://www.sperrymarine.com/contact/sperry-marine-offices> 09-12-2015.

<sup>79</sup> National Oceanic and Atmospheric Administration, *Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters*, A-8. Bron: [http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013\\_potentiallypollutingwrecks.pdf](http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013_potentiallypollutingwrecks.pdf) 10-12-2015.

grootte een meer beperkte vracht konden dragen) en alle tankers. Deze lijst telde 573 scheepswrakken. Na uitvoerig archiefonderzoek is de prioriteitenlijst ingekort tot 87 wrakken. De Amazone is een van de scheepswrakken die sindsdien van deze prioriteitenlijst is verwijderd.<sup>80</sup> Als beweegreden voor het verwijderen van het scheepswrak van de Amazone geeft de NOAA aan dat ‘[the] Wreck is entirely broken up into a mass of hull plates’.<sup>81</sup>

Naar aanleiding van dit rapport is er contact gezocht met de NOAA, en gecorrespondeerd met Hans van Tilburg, *Maritime Heritage Coordinator* van de NOAA en Lisa C. Symons, *Damage Assessment and Recourse Protection Coordinator* en tevens project manager van het *Potentially Polluting Wreck Project*. Zij verklaarden dat het *Potentially Polluting Wreck Project* was opgezet om een rapport uit te brengen aan de United States Coast Guard met de meest vervuilende scheepswrakken. De reden hiervoor is dat het verwijderen van verontreiniging afkomstig van een ingeperkte bron, zoals een scheepswrak, veel gemakkelijker is dan het verwijderen van een vervuiling aan het zeeoppervlak wanneer een wrak niet meer bestand is tegen corrosie en uit elkaar valt. De Amazone was één van de wrakken die was uitgesloten op basis van de huidige staat waarin het wrak verkeerd. Bij deze vermelding wordt ook verwezen naar de youtube-film van Mike Knepper. Op basis hiervan is vastgesteld dat het scheepswrak niet intact genoeg was om nog brandstof te kunnen bevatten.

Er zijn geen plannen om de Amazone of andere potentieel vervuilende wrakken die van de prioriteitenlijst af zijn gehaald te verwijderen. Vele van deze schepen zijn civiele of militaire zeemannsgraven en dus beschermd onder de *National Historic Preservation Act* en de *Sunken Military Craft Act*. De *Sunken Military Craft Act* geldt ook voor koopvaardij schepen die een contract hadden lopen bij de Amerikaanse regering. De Amazone zou ook niet zomaar verwijderd mogen worden door de *United States Coast Guard* wegens de kwestie van Nederlandse soevereiniteit; de Nederlandse regering zou moeten worden geraadpleegd als het scheepswrak wegens potentiële vervuiling zou moeten worden verwijderd.<sup>82</sup>

‘Ship historian’ Craig Swavely schrijft over de Amazone: ‘the Amazone now rests in one piece and leans slightly on her starboard side.’<sup>83</sup> Aan de hand van bovenstaande

---

<sup>80</sup> National Oceanic and Atmospheric Administration, *Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters*, A-1. Bron: [http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013\\_potentiallypollutingwrecks.pdf](http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013_potentiallypollutingwrecks.pdf) 10-12-2015.

<sup>81</sup> Ibid., A-8.

<sup>82</sup> Voor de originele bron, correspondentie tussen Saskia Virginia Noot, Hans van Tilburg en Lisa C. Symons zie Appendix A.

<sup>83</sup> Florida East Coast Shipwrecks Amazone Wreck Ft Pierce. Bron: <http://www.shipwreckexpo.com/fleastamazone.htm> 09-12-2015.

aanwijzingen naar het scheepwrak van de Amazone kan deze bron als onjuist worden bestempeld.

Er zijn geen aanwijzingen aangetroffen dat de bemanning om berging van persoonlijke goederen heeft gevraagd.

De Amazone is net als vele andere koopvaardijochten uit die tijd een zeemansgraf en zou intact gelaten moeten worden. De vraag die resteert is waarom dit schip vernietigd is, aangezien het een zeemansgraf is. Ook het plunderen van de Amazone door duikers zoals Mark Mondano en Manny Casares kan gezien worden als het plunderen van een graf, tenzij hiervoor toestemming is gevraagd aan de Nederlandse regering. Hiervoor zijn echter geen aanwijzingen gevonden.

Om de archeologische waarde van de Amazone vast te kunnen stellen is de identificatie van het scheepswrak van dit schip van groot belang. De bronnen die spreken over het scheepswrak van de Amazone geven niet steeds volledig uitsluitend dat het wrak in kwestie ook inderdaad de Amazone is. Tot dusverre lijkt het erop dat deze identificatie enkel en alleen heeft plaatsgevonden op basis van de locatie van zinken. Wel spreken enkele bronnen over relikwieën die afkomstig zijn van het scheepswrak van de Amazone. Deze relikwieën zouden moeten worden onderzocht en aan de hand van bijvoorbeeld een serienummer zou kunnen worden vastgesteld of deze objecten aan de Amazone toebehoorden. Het zou interessant zijn om de Sperry Gyroscope te bemachtigen en deze te identificeren. Ook zou getracht kunnen worden om het 3.7" kanon te vinden en deze aan de hand van een serienummer te identificeren.

De Amazone ligt relatief dicht bij de kust van Florida op een diepte van 23.77 meter. Voor een betere archeologische waardebepaling adviseert dit rapport om met een archeologisch duikteam op dit schip te duiken en te zoeken naar objecten die voor een betere identificatie van dit schip kunnen zorgen.

Zou het scheepswrak van de Amazone van de zeebodem verwijderd moeten worden? Totdat definitieve en eenduidige identificatie van de Amazone heeft plaatsgevonden zal het moeten blijven liggen. Dit is niet in strijd met de beleidsregels van de NOAA, aangezien het wrak niet vervuilend is. Tenslotte is het wrak van de Amazone een zeemansgraf, in welke staat het zich ook bevindt.

## **Conclusie: Wat is de historische en archeologische waarde van het scheepswrak van de SS Amazone?**

Het zinken van het Nederlandse stoom koopvaardijship Amazone op 6 mei 1942 voor de kust van Fort Pierce Florida was geen unieke gebeurtenis. Deze regio vormde een belangrijk onderdeel van het strijdtoneel van Operatie Paukenschlag waarbij naast de Amazone vele koopvaardijshepen ten onder gingen ten gevolge van aanvallen van Duitse onderzeeboten.

Op korte termijn leidde dit ertoe dat de Amerikanen een konvoosysteem invoerden voor de Amerikaanse oostkust. Voor de invoering hiervan was het een groot risico voor koopvaardijshepen om langs deze kust te varen.

Het zinken van de Amazone werd in Nederland behandeld door de Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart en in de Verenigde Staten door de U.S. Intelligence Service. De Buitengewonen Dienst voor de Scheepvaart kwam na het afnemen van een scheepsverklaring tot de conclusie dat het schip was gezonken ten gevolge van torpedering en dat verder onderzoek niet nodig werd geacht. In feite heeft destijds een onderzoek naar het zinken van de Amazone nooit plaatsgevonden omdat men daar simpelweg niet de middelen voor had.

Een gecombineerd historisch en archeologisch onderzoek naar het scheepswrak van de Amazone zou echter wel degelijk interessant zijn. Aan boord van de Amazone bevonden zich ten tijde van het zinken vertrouwelijke Britse documenten en codes, en post afkomstig van Curacao. In dit onderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden naar de inhoud van deze documenten en zolang deze onbekend blijven kan hierover enkel worden gespeculeerd.

De identificatie van het scheepswrak van de Amazone is van groot belang om zowel de historische en archeologische waarde van het scheepswrak te kunnen bepalen. Hiervoor zijn echter enkele aanwijzingen. Aan boord van de Amazone bevond zich een 3.7” kanon. Deze zou kunnen worden geïdentificeerd, bijvoorbeeld aan de hand van een serienummer. Ook spreekt Manny Casares over een Sperry Gyroscope die afkomstig zou zijn van het scheepswrak van de Amazone. Het zou interessant zijn om dit te verifiëren.

Totdat kan worden vastgesteld dat het scheepswrak van de Amazone als zodanig is geïdentificeerd bestaat er geen reden om het van de zeebodem te verwijderen. Het wrak staat onder bescherming van de *National Historic Preservation Act* en de *Sunken Military Craft Act*. Omdat het een Nederlands scheepswrak is zou ook eerst de Nederlandse regering om toestemming moeten worden gevraagd.

Het scheepswrak van de Amazone is vandaag de dag een attractie voor duikers, maar is bovenal een zeemansgraf. Om het historisch en archeologisch onderzoek naar de Amazone voort te kunnen zetten zou een professioneel duikteam op het scheepswrak moeten duiken en objecten van het schip identificeren als zijnde voorwerpen die aan de Amazone toebehooren.



## Bronnen en literatuur

### Digitale bronnen

Amazone.

Bron: <http://www.arendnet.com/knsm4045-4.htm>

Amazone.

Bron: [http://www.marhisdata.nl/main.php?to\\_page=schip&id=317](http://www.marhisdata.nl/main.php?to_page=schip&id=317)

Amazone: Dutch Steam merchant.

Bron: <http://uboat.net/allies/merchants/ships/1607.html>

Craig Woodward, *Florida at War*, Coastal Breeze News.

Bron: <http://www.coastalbreezenews.com/2012/11/15/florida-at-war/>

De Antillen in WO II.

Bron: <http://www.bevrijdingintercultureel.nl/bi/antillen.html>

‘Dutch SS Amazone sunk by U-333 under Peter ‘Ali’ Cremer off Port Fierce Inlet, Florida, 6 May 1942’ door Eric Wiberg. Gepost op 30 juni 2013.

Bron: <http://uboatsbahamas.blogspot.nl/2013/06/dutch-ss-amazone-sunk-by-u-333-under.html>

Florida East Coast Shipwrecks Amazone Wreck Ft Pierce.

Bron: <http://www.shipwreckexpo.com/fleastamazone.htm>

Forum SS Amazone.

Bron: <http://www.wrecksite.eu/userRequests.aspx?0?2?11143>

J.W.F. Werumeus Buning, ‘Marina Lecina. Een lied in honderd verzen’, *De Gids*, jaargang 96, (Amsterdam 1932).

Bron: [http://www.dbnl.org/tekst/\\_gid001193201\\_01/\\_gid001193201\\_01\\_0103.php](http://www.dbnl.org/tekst/_gid001193201_01/_gid001193201_01_0103.php)

National Oceanic and Atmospheric Administration, *Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters* (2013).

Bron:

[http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013\\_potentiallypollutingwrecks.pdf](http://sanctuaries.noaa.gov/protect/ppw/pdfs/2013_potentiallypollutingwrecks.pdf)

Neil C. Dobson, ‘German U-boats of the English Channel & Western Approaches: History, Site Formation & Impacts’, *Odyssey Marine Exploration* (Tampa, Florida 2014).

Bron: [http://www.shipwreck.net/pdf/OME\\_Papers\\_35.pdf](http://www.shipwreck.net/pdf/OME_Papers_35.pdf)

Northrop Grumman Sperry Marine Offices.

Bron: <http://www.sperrymarine.com/contact/sperry-marine-offices>

Observeren: Maria Lecina en verder nog..

Bron: <http://saevisundis.blogspot.nl/2014/03/maria-lecina-en-verder-nog.html>

Sean R. Filipowski, *Operation Paukenschlag: An Operational Analysis* (The United States Naval War College. Newport, Rhode Island, 1994).  
Bron: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a279625.pdf>

Sperry Marine. Our History.  
Bron: <http://www.sperrymarine.com/about-us/sperry-marine/our-history>

SS Amazone.  
Bron: <http://www.wrecksite.eu/imgBrowser.aspx?5014>

Vereniging 'De Binnenvaart', Scheepswerven.  
Bron: <http://www.debinnenvaart.nl/binnenvaarttaal/lijsten/lijsten.php?lijst=werven>

Werf Meijer Beneden-Leeuwen/Zaltbommel.  
Bron: <http://heemkundeverenigingleeuwen.nl/PDF/WerfMeijerLeeuwen.pdf>

## Digitale archieven

Document 30565: Archief van de KNSM.  
Bron: <https://stadsarchief.amsterdam.nl/archieven/archiefbank/overzicht/30565.nl.html>

Memorandum for file. Subject: Summary of Statements by Survivors S/S AMAZONE, Dutch Freighter, 1294 G.T. Royal Netherlands S/S Corp., 25 Broadway, New York, N.Y. Navy Department, Office of the Chief of Naval Operations, Washington. May 22, 1942. Documentnummer: Op-16B-5.  
Bron:  
<http://www.ericwiberg.com/bahamas/statements/AMAZONE%20Survivors%20Statements.pdf>

*Post, die verloren ging.* Amigoe di Curacao: weekblad voor de Curacaosche eilanden.  
Bron:  
[http://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=amazone&facets%5Bperiode%5D%5B%5D=2%7C20e\\_eeuw%7C1940-1949%7C1942%7C&page=14&sortfield=date&coll=ddd&identifier=ddd%3A010987146%3Ampg21%3Aa0025&resultsidentifier=ddd%3A010987146%3Ampg21%3Aa002511](http://www.delpher.nl/nl/kranten/view?query=amazone&facets%5Bperiode%5D%5B%5D=2%7C20e_eeuw%7C1940-1949%7C1942%7C&page=14&sortfield=date&coll=ddd&identifier=ddd%3A010987146%3Ampg21%3Aa0025&resultsidentifier=ddd%3A010987146%3Ampg21%3Aa002511)

## Archiefmateriaal

Nationaal Archief, Den Haag, Buitengewone Raad voor de Scheepvaart, nummer toegang 2.16.31, inventarisnummer 227.

Nationaal Archief, Den Haag, Inspecteur Scheepvaart te Londen, 1940-1946, nummer toegang 2.16.40, inventarisnummer 14.

Nationaal Archief, Den Haag, Inspecteur Scheepvaart te Londen, 1940-1946, nummer toegang 2.16.40, inventarisnummer 40.

Nederlands Instituut voor Militaire Historie (NIMH), Londense Collectie Koopvaardij (LOCK), Scheepsverslagen, inventarisnummer 12.3.

## Beeldmateriaal

The Wreck of the Amazone by Mike Knepper.

Bron: <https://www.youtube.com/watch?v=aXF7SCUuQN8>

## Literatuur

Andrew Williams, *The Battle of the Atlantic* (London 2002).

Edwin P. Hoyt, *U-Boats Offshore: When Hitler Struck America* (New York 1978).

Gilbert N. Tucker, *The Naval Service of Canada, Vol. II: Activities on Shore during the Second World War* (Ottawa 1952).

Harry Floor, *Gedenkrol van de Koninklijke Marine 1939-1962* (Weesp).

Peter Cremer, *U-333: A Story of A U-Boat Ace* (London 1986).

Spencer C. Tucker, *World War II at Sea, an Encyclopedia Vol. 1* (Santa Barbara, California 2012).

Steven D. Singer, *Shipwrecks of Florida: A Comprehensive Listing* (Sarasota, 1998).

## Appendix A: Correspondentie tussen Saskia Virginia Noot, Hans van Tilburg en Lisa C. Symons

On Wed, Dec 9, 2015 at 12:22 PM, Lisa Symons - NOAA Federal <[lisa.symons@noaa.gov](mailto:lisa.symons@noaa.gov)> wrote:

Ms. Noot,

I am the project manager for the potentially polluting wreck project you referred to in your message to Hans. Hopefully, this will provide the answers to your question, if not, please feel free to ask others.

As noted in the document, "Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks", NOAA received specific funding to provide the US Coast Guard (the relevant marine spill response agency in the US) information on the most significant potentially polluting wrecks. The rationale for this, is that removal of pollution from a contained sources such as a shipwreck is much easier than dealing with a reactive pollution removal from the surface as a wreck starts to fail from corrosion and the ravages of time. NOAA is interested in this issue for two reasons. 1) NOAA provides scientific and technical expertise, such as oil spill trajectories, resources at risk and response alternatives to the USCG for spill response, and 2) NOAA is a natural resource trustee for coastal and marine resources managed in trust for the public in U.S. coastal, marine and Great Lakes waters, including those areas designated as national marine sanctuaries and marine national monuments.

As you correctly note, all the items in Section 8: Appendix A of the "Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks" were removed from the RULET list. As noted in the document itself in Section 2, NOAA went through an extensive screening process examining the likely physical integrity of over 500 wrecks (down from the initial 20,000).

Amazone was initially considered for the list as she met the initial screening criteria based on size, age and type of bunkers or cargo.

Amazone was one of the wrecks that was excluded based on information about how broken apart the vessel is as can be noted in the [You-tube](#) video of the site and from documentation by other recreational divers. Given that, she was excluded from the list of 87 wrecks that were considered to be intact enough to retain fuel.

There are no plans to remove Amazone or any other potentially polluting wreck. Many are civilian or military graves sites. The only removal that would be considered is that of pollutants. Many of these wrecks are also protected under the National Historic Preservation Act and the Sunken Military Craft Act. The SMCA applies even to merchant vessels that were on contract to the U.S. government. There is the additional issue with the SS Amazone of Dutch sovereignty and the Dutch government would be consulted if there were to be any federal actions, like a pollution removal taken with a wreck. Section 5 of the document provides much more detail on the myriad of legal issues that could apply to any given wreck. That said, many of the wrecks in U.S. waters, as elsewhere in the world, are actively visited by recreational divers who take items from the wrecks.

Regards,  
Lisa

On Mon, Dec 7, 2015 at 5:20 PM, Hans Van Tilburg - NOAA Federal <[hans.vantilburg@noaa.gov](mailto:hans.vantilburg@noaa.gov)> wrote:  
Aloha Lisa,

Ms Noot (below) asks some questions regarding the SS Amazone which I don;t have the answers to...I would assume that the ship was initially considered as potentially polluting, but then upon further investigation (due to its broken status etc) was removed from the first list. Also, I don't believe the inclusion of the ship in the Dutch inventory project has anything to do with its potential (or lack of potential) on the polluting list.

Can you enlighten me?

thanks

Hans

----- Forwarded message -----

From: Saskia Virginia Noot <[saskia\\_noot@live.nl](mailto:saskia_noot@live.nl)>  
Date: Mon, Dec 7, 2015 at 4:55 AM  
Subject: Research SS Amazone  
To: "[Hans.VanTilburg@noaa.gov](mailto:Hans.VanTilburg@noaa.gov)" <[Hans.VanTilburg@noaa.gov](mailto:Hans.VanTilburg@noaa.gov)>

Dear Mr. van Tilburg,

For the course 'Treasures of the Sea' for my MA at Leiden University I am researching the shipwreck of the SS Amazone commissioned by the NOAA. The SS Amazone was a Dutch freighter built in 1922 by the Dutch shipbuilder Meyers & Co's Scheepsbouw Maatschappij N.V. in Zaltbommel. It is possible that this shipbuilder was known by the name of N.V. J. Meyer's Scheepsbouwmaatschappij (because it changed name in that period). The SS Amazone sailed for the Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij from 1922 until 1924. From 1924 the SS Amazone sailed for the West-Indische Scheepvaart Maatschappij. The SS Amazone was sunk on the 6<sup>th</sup> of May 1942 by a torpedo originated from the German U-333 near the coast of Fort Pierce, Florida at approximately 27' 21'N, 80' 04'W.

In the rapport 'Risk Assessment for Potentially Polluting Wrecks in U.S. Waters released by the NOAA in 2013 the SS Amazone comes up in section 8: Appendix A-8 as a wreck that has been removed from the First Priority List.

First of all I was wondering why the SS Amazone is considered a potentially polluting wreck? What does removal from the first priority list mean for the possible deposit of the SS Amazone? Are there plans to remove the shipwreck of the SS Amazone? And my last question is, if I may be so bold, is this the reason why the NOAA asked for this ship/shipwreck to be researched?

I await your reply with interest,

Yours Sincerely,

Saskia Virginia Noot  
Rijn en Schiekade 105  
2311AR Leiden, the Netherlands  
06-42953584  
[saskia\\_noot@live.nl](mailto:saskia_noot@live.nl)

--

Hans K Van Tilburg PhD  
maritime heritage coordinator  
unit diving supervisor  
NOAA Office of National Marine Sanctuaries  
new mailing address:  
NOAA/DKIRC  
ATTN: NOS/HHWNMS/Hans Van Tilburg  
1845 Wasp Blvd, Building 176  
Honolulu, HI 96818  
tel [808.725.5907](tel:808.725.5907)  
fax [808.455.3093](tel:808.455.3093)  
<http://sanctuaries.noaa.gov/maritime/>

--

\*\*\*\*\* ><((((\*>\*\*\*\*\*

Lisa C. Symons  
Damage Assessment and Resource Protection Coordinator  
Office of National Marine Sanctuaries, NOAA  
1305 East-West Hwy., SSMCIV, #11606  
Silver Spring, MD 20910  
Ph.  
[240-533-0692](tel:240-533-0692)

Cell:[301-529-1860](tel:301-529-1860)  
Fax: [301-713-0404](tel:301-713-0404)

--

Hans K Van Tilburg PhD  
maritime heritage coordinator  
unit diving supervisor  
NOAA Office of National Marine Sanctuaries  
new mailing address:  
NOAA/DKIRC  
ATTN: NOS/HHWNMS/Hans Van Tilburg  
1845 Wasp Blvd, Building 176  
Honolulu, HI 96818  
tel 808.725.5907  
fax 808.455.3093  
<http://sanctuaries.noaa.gov/maritime/>