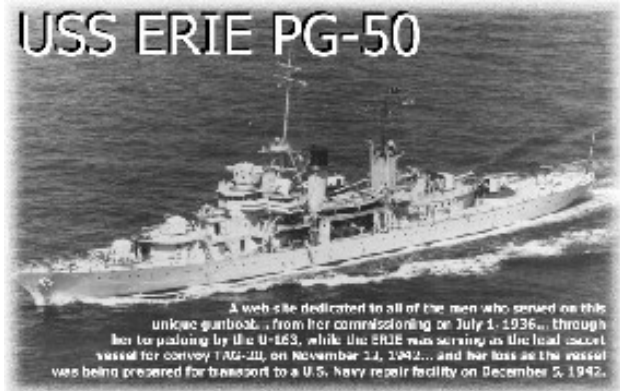


De aanval op en de teloorgang van de kanonneerboot "Erie" op 12 Nov 1942 voor de haven van Willemstad.

De vooroorlogse werkzaamheden van de kanonneerboot "Erie" (Stapelloop 1936) bestonden vnl. uit "vlagvertoon" in Midden- en Zuid Amerikaanse havens. Bij het uitbreken van de 2e wereldoorlog veranderde dat snel naar het beschermen van het Panama kanaal en het escorteren van koopvaardij schepen, eerst aan de kant van de Indische Ocean en vervolgens in het begin van 1942 in de Caraibische wateren die een jachtterrein gingen vormen voor Duitse duikboten. Aangezien de topsnelheid van de Erie (20 knopen) het onmogelijk maakte om met de vloot mee te varen, was zij bijzonder geschikt voor het beschermen van langzaam varende konvooien. Gedurende 1942 escorteerde zij tenminste 11 konvooien die voornamelijk bestonden uit koopvaarders die brandstoffen, chemicalien en voedingsmiddelen vervoerden naar Amerika en Engeland.



Op 10 November 1942 leidde de Erie het konvooi TAG-20 (het 20e konvooi op de route Trinidad- Aruba- Guantanamo-baai) als escortecommandant. Dit konvooi bestond aanvankelijk uit 13 koopvaarders welke 2 dagen later aangevuld zouden worden met 4 tankers uit Aruba en 5 tankers uit Curacao. Verder waren daarbij 5 andere escorteschepen: U.S.S. BIDDLE, de U.S.S. SPRY, en PC's (Patrol Crafts) 545, 573 en 624. Twee Nederlandse oorlogschepen, de van KINSBERGEN en de KON. WILHELMINA kwamen erbij onder de kust van Curacao voor de reis naar Guantanamo-baai. Er was 24 uren begeleiding met vliegtuigen die met radar waren uitgerust.

Het Rendez Vous met de twee andere konvooien vond zoals gepland plaats in de middag van 12 November. Ondanks de grote mogelijkheden om geluiden waar te nemen kon de U 163, die in z'n eentje opereerde, onder het konvooi liggen toen de konvooien zich formeerden en verscheidene koopvaarders onder vuur nemen om 15.30 uur (allen missers) en twee uren later de Erie.

De Erie patrouilleerde met ong. 14.7 kn. in een sektor ong. 1300 tot 1600 mtr. voor het konvooi uit. Er werd een waterbeweging waargenomen op ong. 600 meter aan de stuurboordzijde en dat bleek even later een torpedo te zijn. Onmiddellijk werd bevel gegeven tot volle kracht en roer hard aan boord stuurboord.

De U 163 lanceerde een "waaierschot" op de Erie met 3 torpedo's. Eén daarvan raakte om 17.33 uur de stuurboordkant waardoor een opening ontstond van 14 mtr. lengte onder de waterlijn. De stuurboord schroef-as brak doch de bakboordmachine funktioneerde naar behoren en besturing bleef mogelijk. Het schip helde langzaam over naar stuurboord en het achterschip verdiepte zich. Om te voorkomen dat het schip zou zinken werd het op het rif gezet op ongeveer 4 km ten Oosten van Willemstad. Het vuur verspreide zich snel naar voren en toen de brug bereikt werd, werd bevel gegeven om het schip te verlaten. De torpedo-explosie en opvolgende munitie-explosies en vuurhaarden resulteerden in de dood van 6 officieren en een mess-bediende; 3 officieren en 14 dienstplichtigen werden gewond en in ziekenhuis opgenomen en 35 mannen liepen minder ernstige verwondingen op.

Gang van zaken:

- 17.33 uur: Torpedo-inslag aan stuurboord. Vuur op achterschip. Machines gestopt. Geen vermogen (Stuurboordmachine).
- 17.38 uur: U.S.S. SPRY doet aanval op duikboot.
- 17.40 uur: Schip helt over naar stuurboord. Verdiept achterschip.
- 17.40 uur: Enig vermogen- bakboord-machine, in gebruik.
- 17.44 uur: Boiler No 2 in gebruik.
- 17.45 uur: Explosie achter (2 explosies # 4 kruitkamer).
- 17.49 uur: Explosie achter (# 4 kruitkamer)
- 17.50 uur: Explosie achter (# 4 kruitkamer).
- 17.55 uur: Alle machines stop.
- 18.00 uur: Boot neer met gewonden.
- 18.01uur: Vooruit op bakboordmachine richting rif ten Oosten van Willemstad.
- 18.10 uur: SPRY langsscheeps (stuurboord') met brandblusslangen, maar niet in staat om afstand te overbruggen met de stralen.
- 18.12 uur: Begonnen met munitie overboord te zetten uit # 3 voorraad.
- 18.18 uur: Alle machines gestopt.
- 18.20 uur: Hoofddek achter onder water.
- 18.23 uur: Volle kracht achteruit.
- 18.23 uur: Schip op rif.
- 18.25 uur: Olie op water in brand.
- 18.26 uur: Bemanning van boord.

3 Minuten na het aan de grond lopen werd de Erie verlaten aangezien de brandbestrijding tevergeefs bleek en het schip praktisch geheel werd omgeven door brandende stookolie en benzine. Vuurhaarden bleven volharden zowel boven-als onderdeks. De Erie was voorts bovendeks beschadigd door het exploderen van vliegtuigbommen (2x 135 Kg dieptebommen en 2x45 Kg GP bommen) welke gereed voor gebruik lagen op het vliegdek



gedurende de periode 12 Nov-14 Nov 1942. Het vuur boven het tweede dek doofde vanzelf of werd geblust door de brandweer en een lokale sleepboot (Parmo) op 14 November.

De volgende dag arriveerde een blusteam met speciale blusmiddelen vanuit de Norfolk Navy Yard en ging aan boord. Hun bluspogingen duurden twee dagen voordat alle brandhaarden geblust waren op het tweede dek en beneden.

Zeevaartofficials konden toen aan boord gaan om het gehele schip te onderzoeken en kwamen tot de slotsom dat het schip opgekalefaat en de haven ingebracht kon worden voor nader onderzoek teneinde te kunnen beslissen of de Erie weer hersteld zou kunnen worden.

De bergingswerkzaamheden begonnen op 19 Nov onder leiding van Merritt, Chapman, Scott met medewerking van ongeveer 40 bemanningsleden van de Erie die zich in Willemstad bevonden. Ongeveer 375 ton schroot en vloeistoffen werden in 1 1/2 week verwijderd. Op 28 Nov trokken het bergingsvaartuig "Kellerig" en twee sleepboten het schip van het rif af en brachten het schip de haven binnen (echter niet zonder eerst de pontonbrug aangevaren te

hebben).

De Erie werd afgemeerd aan speciale boeien in de Baai van Macola vlak voor de marinebasis Parera.

Na additionele inspecties op 24 Dec kwamen marinebobo's tot de conclusie dat het mogelijk was om de Erie te repareren indien het volgende niet gedocumenteerde plan zou kunnen worden verwezenlijkt. Ten eerste moest de slagzij en de trim van het schip verbeterd worden door nog meer schroot te verwijderen en twee bakboordtanks leeg te pompen. Vervolgens zou de CPIM de Erie in een lokaal droogdok slepen en reparaties verrichten die het mogelijk zouden maken om het schip naar een werf in de VS te verhalen.

Het leegmaken van de bakboordtanks werd voltooid tijdens de avond van 4 Dec. Ankers en kettingen waren ook van de boeg verwijderd. Dit bracht de slagzij van 8 1/2 gr bakboord naar ongeveer 5 gr bakboord. s'Nachts en in de vroege ochtend liepen de reserve vers water stuurboordtanks van de Erie vol, waarschijnlijk als gevolg van lekkage van een waterdichte deur. Het gevolg van deze geleidelijke toevoeging van 45 ton extra gewicht, was de geleidelijke beweging van het schip naar een rechtop situatie en vervolgens naar een 10 gr slagzij naar stuurboord, tegen de naastliggende lichter die werd gebruikt voor het ontmantelen van de Erie. Toen het schip naar stuurboord overhelde liep ook de wasruimte van de machinisten vol en vandaar de machinekamer in.

Toen marinebewakers dit meldden, werd opdracht gegeven om één van de twee bakboordtanks weer vol te laten lopen die de vorige dag leeggepompt waren. Dit gebeuren verliep redelijk snel en desastreus. Twaalf minuten na het laten vollopen van de tank, richtte de Erie zich op en maakte slagzij naar bakboord. Een ooggetuige vertelde dat de Erie zich omdraaide in het water met fluitende luchtontsnappingen door de patrijspoorten, dekopeningen en openstaande luiken. Ze kwam ondersteboven tot rust met maar weinig delen van de voorkiel en de stuurboordbodem nog boven water.

Verdere pogingen om het schip te lichten en te repareren kwamen niet meer in aanmerking en het casco bleef liggen in de haven van Willemstad. Op 28 Juli 1943 werd de Erie officieel afgevoerd uit de registers van de marine.

De Erie lag 8 jaren in de haven van Willemstad. In 1950 wilde de overheid haar daar weg hebben in verband met havenuitbreiding. De marine zag hier een mooie gelegenheid in om haar duikers te trainen en daarom werden speciale vaartuigen van de Amerikaanse Atlantische vloot ter beschikking gesteld.

De operatie begon in Februari 1952 en werd geleid door kpn J.E. Flynn van de U.S.S. OPPORTUNE. Bovendien werd personeel ingezet van de U.S.S. ESCAPE en de U.S.S. RECOVERY gedurende 11 maanden van onttakeling en training.

Op 9 December 1952 werd het projekt afgerond met het drijvend maken van het gestripte casco (ondersteboven) en het uit de haven te slepen en tot zinken te brengen op 600 mtr diepte ongeveer 5 km Zuidoost van de haveningang.

Meer over de Erie op het web: http://www.usseriepg50.org/erie_main_001000.html