

# Strever's crew

## De eerste vliegtuigkapers



Het lijkt een gefantaseerd filmscenario, de ontsnapping uit Italiaanse krijgsgevangenschap door de bemanning van een neergehaalde Britse torpedo-bommenwerper. Toch is het waargebeurd, juli 1942, tijdens de strijd op en boven de Middellandse Zee. De uiteindelijk als luitenant-kolonel (DFC) gepensioneerde Ted Strever en zijn mannen werden daarmee waarschijnlijk de eerste kapers die tijdens de vlucht de controle over een vliegtuig met geweld overnamen.

**H**et eiland-staatje Malta heeft in de loop der eeuwen de nodige bezettingen, en dus strijd, gekend. De voorlopig laatste keer dat Malta belegerd werd, was tijdens de tweede wereldoorlog.

In plaats van het in te nemen en te bezetten, besloten de Duitsers het middels een luchtofensief uit te schakelen. Geen enkele andere plek in Europa is daardoor zo intensief gebombardeerd als Malta. En geen enkel Brits gebiedsdeel is zo fel verdedigd als Malta.

Waarom deze intense strijd om een eiland dat kleiner is dan Texel?

### De aanleiding

In september 1940 viel het Italiaanse leger Egypte binnen. De Britten die in de regio de nodige belangen te verdedigen hadden, sloegen in december al terug en vernietigden in nog geen week tijd het 10e Legerkorps. De verslagen Italianen vroegen de Duitsers om steun. Hitler reageerde door het Afrikakorps onder leiding van generaal Rommel naar Noord Afrika te sturen. De Britten ondervonden al snel dat de Duitsers van een ander kaliber waren dan de Italianen en ze werden dan ook stapsgewijs teruggedrongen.

Gedurende twee jaar ging de strijd heen en weer. Na enkele cruciale veldslagen te hebben verloren, werden eind 1942 de Duitsers en Italianen de definitieve verliezers. Een van de redenen: falende bevoorrading. Munitie, brandstof, smeermiddelen, reserveonderdelen.



Een Beaufort scheert laag voorbij een vijandelijk koopvaardijsschip. Een torpedo-aanval was zenuwslopend voor zowel aanvaller als doel.

Het moest allemaal vanuit Europese havens over de Middellandse Zee worden aangevoerd. En wat lag daar min of meer precies in het midden van die aanvoerroute? Malta.

### Never give up!

Besloten werd het eiland uit te schakelen door het eerst compleet suf te bombarderen en daarna met een amfibische operatie in te nemen. Van dat laatste (*Operatie Hercules*) is het nooit gekomen, het bombarderen daarentegen lukte aardig.

Gemiddeld meer dan vier aanvalsgolven per dag, twentyfour-seven, twee jaar lang! De Britten wisten ondanks de niet aflatende aanvallen op de havens en vliegvelden van hun geïsoleerd liggende kolonie, en ondanks aanvallen op hun eigen aanvoerlijnen, zich daar te



Bristol Beaufighter taxiet naar de startbaan van vliegbasis Ta-Qali. In de achtergrond Mdina, de oude hoofdstad van Malta.

Een Bristol Beaufort op de RAF basis Luqa. Tegenwoordig de enige luchthaven van Malta. In de achtergrond de huidige hoofdstad Valetta.



handhaven en met toenemend succes de Duitse en Italiaanse konvooien richting Noord Afrika op te sporen en aan te vallen. Ze gebruikten daar een ratje-toe aan vliegtuigen voor; het meest succesvol waren de squadrons die met de Bristol Beaufort vlogen. Torpedo-bommenwerpers met juist genoeg bereik om het oversteken van de Middellandse Zee vanuit Zuid Frankrijk, Italië en Griekenland tot een onaangename bezigheid te maken.

Een van de vliegers die deze uiterst riskante missies uitvoerden, was Ted Strever. Hij en zijn makkers arriveerden op Malta in het voorjaar van 1942. Hun missie: Duitse transportschepen naar de kelder jagen.

### Bierflesbombardeement

Juli, hoogzomer. Vijandelijke schepen waren gerapporteerd, op weg naar Egypte via de Griekse eilanden. Op Malta hadden de planners zojuist een nieuwe tactiek bedacht. De Beaufighter jachtbommenwerpers die de Beauforts tegen vijandelijke jachtvliegtuigen beschermden, namen voortaan actief deel aan een aanval door met hun vier boordkanonnen en zes mitrailleurs de escorteschepen te bestoken. Dat waren dikwijls E-boten en fregatten die stijf van het luchtafweergeschut stonden dat zeer effectief was tegen de laag en op vaste koers vliegende Beauforts tijdens hun torpedo-run. Het idee was trouwens ontstaan nadat Beaufighter vliegers een Duits konvooi uit balorigheid van grote hoogte met lege bierflesjes hadden bestookt. Die maakten tijdens hun reis een gehuil dat akelig veel op dat van vallende bommen leek. De schepen waren in paniek alle kanten op gedraaid, hadden hun konvooiverband – en dus de wederzijdse dekking! - verbroken en waren daardoor een makkelijker prooi voor de Beauforts geworden.

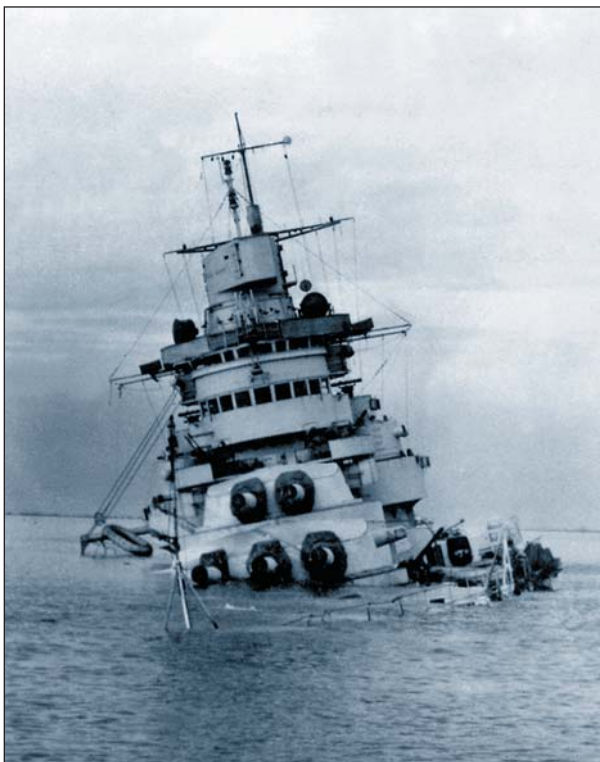
### Chaos

De aanval op het transportschip en de twee escorterende destroyers verliep enigszins chaotisch. De schepen voeren in een ongebruikelijk verband, bleken uitstekende ontwijk-manoevres te beheersen en over goed getraind luchtafweer te beschikken. Strevers machine werd helaas geraakt. De schade was dermate fataal dat hij besloot af te haken en richting Griekse kust te ronken, onderwijl een stevig rookspoor achterlatend.

Kort na de aanval rapporteerde de bemanning van een Brits verkenningsvliegtuig dat het doel



**Luqa aerodrome. Bewapeningspersoneel laadt een vijf meter lange Mark XII torpedo in een Beaufort Mark I. Maltese taxi- en startbanen waren verhard met fijn geklopt puin en gravel. Gras was en is een zeldzame plantensoort op Malta. Stof was overal in overvloed.**



**De Conti di Cavour zoals de Britten haar in Taranto achterlieten. Het slagschip, de trots van de Regia Marina, was pas terug in actieve dienst na een ingrijpende en kostbare upgrade. Een per vliegtuig gelanceerde torpedo blies er een gat in van 15 bij 9 meter. Het maakte de Britten niet populair op de Italiaanse admiraliteit.**

ernstige averij had opgelopen, geen vaart meer maakte en dat beide escorteschepen langs zij lagen om assistentie te verlenen. Men had ook gezien hoe de aangeschoten Beaufort van Ted Strever de kust niet gehaald had, netjes op het water was neergezet en dat de bemanning

schijnbaar ongedeerd in een rubberbootje was gestapt.

### Vorstelijke ontvangst

Strever en zijn drie bemanningsleden dobberden enkele uren in het zicht van de Griekse kust voordat een Italiaanse vliegboot\* hen in de gaten kreeg. Die streek vervolgens op het water neer en nam de Britten gevangen. De vliegboot bracht hen naar zijn thuisbasis, waarschijnlijk de haven van het Griekse Preveza. Daar wachtte hen een onverwacht onthaal. De Engelsen werden namelijk buitengewoon hartelijk ontvangen door de vijand. Na een kort verhoor door de inlichtingenofficier, werden de heren naar de mess gebracht alwaar een groep Italiaanse vliegers vol bewondering voor Britse vliegers in het algemeen, hen fêteerden op drank en goed voedsel. Dat ging er wel in bij de Strever crew; op Malta was er vanwege de blokkade grote schaarste aan dergelijke heerlijkheden.

Al snel ontstond er een ontspannen sfeer. De Italianen bleken overigens niet al te goed te zijn geïnformeerd. Ze hadden de Beauforts voor Bleinheim bommenwerpers aangezien en wisten zeker dat die van een Egyptische basis afkomstig waren.

Wel ja, laten ze dat maar denken. Kunnen we nog een vino krijgen, per favore?

Die eerste avond in gevangenschap eindigde in totale verbroedering toen er een boodschap van een Italiaanse admiraal binnenkwam waarin hij de Britten feliciteerde met hun briljant uitgevoerde aanval!

### Maar dan...

Helaas, aan al het goede komt een eind. De volgende morgen werden de vier Britten wederom in een vliegboot gezet, ditmaal bewaakt door een soldaat met een vuurwapen. Met excuses voor deze onbeleefdheid, maar om zonder bewaking in het Zuid-Italiaanse Taranto te arriveren, zou het veel strengere regime daar onacceptabel vinden. Bovendien hadden de Britten nog geen twee jaar eerder de Italiaanse vloot die in de haven van Taranto voor anker lag, aangevallen met behulp van torpedo-bommenwerpers. In één klap was de trotse Regia Marina de helft van haar slagschepen kwijtgeraakt.

In de ogen van de Italiaanse marineleiding een onspportieve, zelfs laffe daad die men daar in Taranto nog lang niet vergeten was. Kortom, aan de hoffelijkheden kwam een eind en de verdere vooruitzichten voor de Strever bemanning waren niet al te best.



## Kaping

Bij het aan boord gaan van het watervliegtuig werden de gevangenen niet geboeid. Hey, waren ze niet allemaal dappere vliegerbroeders in deze rottige oorlog. En hoe zouden ze kunnen ontsnappen zodra ze eenmaal in de lucht waren?

Aldus vertrok de machine, die nogal onderbemand bleek te zijn. Geen navigator, geen marconist, geen boordschutter. Alleen de vlieger, zijn co-piloot en de bewaker. Die bleek al snel hevig luchtziek te worden. Meer hadden de stevig gebouwde, boomlange Strever en zijn maats niet nodig. Het soldaatje kreeg een dreun voor zijn kanis, ging knock out en het vuurwapen wisselde van eigenaar. Inspectie ervan gaf enige teleurstelling: er zaten geen patronen in. Dat wisten de Italiaanse vliegers waarschijnlijk ook niet, dus op naar de cockpit. Daar kreeg de gezagvoerder de loop in zijn nek. Niet dat dit hielp. Mogelijk wisten de vliegers wél van het ontbreken van de munitie aan boord. Wellicht hadden zij dat zelfs zelf geëist! Hoe het ook zij, de Italianen spraken schande van de ongemanierdheid van de Britten waarmee zij de Italiaanse gastvrijheid beloonden. Er ontstond een verhitte discussie en uiteindelijk een handgemeen waarbij de tweede vlieger een pistool trok. ...Dat in de ontstane chaos in de nauwe cockpit per abuis door zijn collega uit handen werd geslagen.

Het bleek uiteindelijk noodzakelijk om ook die agressieve tweede vlieger buiten bewustzijn te meppen. Strever nam de besturing over maar werd niet erg wijs uit de Italiaanse instrumenten. De enige nog wakkere Italiaan beseftte dat als de kist zou crashen, hij mee zou gaan, en bood aan de besturing maar weer over te nemen.

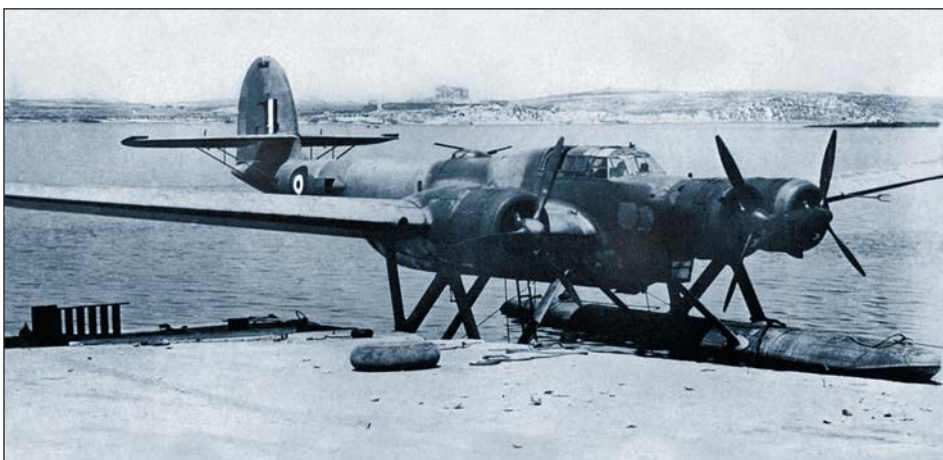
Aldus zette het gezelschap koers naar Sicilië.

## Blue on blue

De tocht door het vijandelijke luchtruim was enerverend, niet in de laatste plaats vanwege de krappe brandstofvoorraad. Een en ander verliep uiteindelijk probleemloos. Onderweg werd de gekaapte vliegboot een aantal keren onderschept door jachtvliegtuigen van de *Luftwaffe* en de *Regia Aeronautica*. Eentje vloog zelfs geruime tijd in formatie mee, de piloot vrolijk zwaaiend. Het echte gevaar kwam pas vanaf het moment dat het zuidwaarts ging, richting Malta. Lang hoefde men niet te wachten. Met Malta's zuster-eiland Gozo al in zicht, werd de Italiaanse vliegboot door een Spitfire patrouille onderschept. De logge machine had geen schijn van kans op ontwijken en verdwijnen. Een riedel van de eerste Spit doorzeefde de staart. Strever beval daarop het goed voorbereide Plan B: uit alle raampjes en luiken die open konden met witte zakdoeken en hemden zwaaien en de machine binnen de kortste keren op het water neerzetten! De Italiaanse vlieger werkte hier maar al te graag aan mee.



**De ene dag met een Beaufort vertrekken en de volgende dag met een gekaapte Cant 506 terugkomen. De gefotografeerde machine zou zo maar het betreffende exemplaar kunnen zijn, afgemeerd aan de kade van Gozo, met Malta in de achtergrond.**



## Business as usual

De Spitfire leider brak de aanval af, zijn formatie ging cirkelen terwijl de Maltese kustwacht gewaarschuwd werd. Die voer uit en arresteerde prompt de zeven inzittenden.

In eerste instantie ging men er vanuit dat een hoge Italiaanse militair, mogelijk Mussolini zelf, zich kwam overgeven. Al snel werden er echter vier opvarenden geïdentificeerd als de bemanning van de Beaufort die een dag eerder nabij de Griekse kust een landing op zee had gemaakt.

De feestelijkheden naar aanleiding van hun wonderbaarlijke terugkeer bij No.39 Squadron, duurden tot diep in de avond en de vliegboot die naar een haven was gesleept en daar als oorlogsbuit op het water dobberde, hield de gemoeieren nog dagenlang bezig.

De triomferende Strever en zijn bemanning kregen een week verlof. Daarna was het weer business as usual: rondhangen in de zinderende hitte, wachtend op actie en hopen dat je tot dat moment de luchtaanvallen van de Duitsers en Italianen overleefde. Dan de melding van het zoveelste doel dat honderden kilometers verderop gesignaleerd was. De wingcommander die zich naar de hut van de inlichtingendienst haastte. Hij gooide stevast bij aankomst eerst een paar grote keien op het golfijzeren dak zodat iedereen die zich al binnen bevond, zich rot schrok.

## Over en sluiten

Eind 1942 gaven de Duitsers en de Italianen de strijd om Noord Afrika en Malta dus op. Men kreeg elders andere kopzorgen in de vorm van onafzienbare hoeveelheden Sovjet divisies die zich eveneens niet lieten verslaan. Malta als eiland en als symbool van de onverzettelijkheid van haar bevolking, ontving op 15 april 1942 het George Cross, een zeer hoge en zeldzame onderscheiding van de Britse Kroon.

Het waren ontstellend jonge vliegers die Malta verdedigden. Toen Strever zijn kaap-stunt uitvoerde was hij 22 jaar oud. Later in de oorlog werd hij in het Verre Oosten gestationeerd en vloog hij tegen de Japanners. Hij vertoonde daar nog meer staaltjes van grote moed en overleefde daarbij een aantal crashes in de jungle. Strever eindigde zijn militaire carrière als luitenant-kolonel. Zijn hoogste onderscheiding was de DFC (Distinguished Flying Cross). Hij overleed in Zuid Afrika op 77 jarige leeftijd.

## \*Noot:

*De Italianen beschikten over flink wat verschillende typen vliegboten en watervliegtuigen. Onduidelijk is welk type Strevers en zijn mannen oppikte. In zijn rapport wordt vermeld dat het in ieder geval een driemotorig toestel was. Het is zeer waarschijnlijk een Cant Z.506 S geweest.*