

Hr.Ms. Mahu M880

Bouwwerf:	De Noord-Alblasserdam.
Werfnummer:	661.
Call-sign:	PAMU.
Klasse:	Van Straelen-Klasse Ondiepwater Mijnenveger.
Kiellegging:	8 juni 1960.
Te waterlating:	15 maart 1961.
Indienststelling:	6 oktober 1961.
Grootste lengte:	33,08 meter.
Grootste breedte:	6,65 meter.
Gemiddelde diepgang:	1,80 meter.
Werverplaatting:	171 Ton.
Voortstuwing:	2 x Werkspoor Diesel RUB 1612
Vermogen:	2 x 550 PK.
Aantal schroeven:	2.
Bemanning:	14. koppen
Bewapening:	1 x 20 mm Oerlikon.



In het kader van het M.D.A.P. (Mutual Defence Assistance Program) werden in de jaren vijftig een aantal schepen aan de Koninklijke marine overgedragen, maar tevens gelden beschikbaar gesteld om deze op eigen werven te bouwen. Acht van deze mijnenvegers van de Van Straelen-klasse werden voor Amerikaanse rekening op Nederlandse scheepswerven gebouwd en aan de Koninklijke marine overgedragen.

De overige acht schepen van deze serie werden voor Nederlandse rekening eveneens op Nederlandse scheepswerven gebouwd, waaronder Hr.Ms. Mahu.

Gezien de speciale taak van deze mijnenvegers om in ondiepe wateren alle bekende typen mijnen te kunnen vegen, waaronder de zogenaamde magnetische mijnen, moesten aan de constructie, vooral met betrekking tot het zogenaamde á-magnetisme bijzondere voorzieningen worden getroffen. Om die reden werden deze schepen zoveel mogelijk tot in de geringste details van niet-magnetische materialen en met houten romp vervaardigd.

Deze zestien ondiepwatermijnenvegers werden bij Koninklijk Besluit genoemd naar die officieren, onderofficieren en manschappen van de Koninklijke marine, die gedurende de tweede wereldoorlog, alsmede gedurende de politionele acties in het voormalige Nederlands-Indië in 1946 postuum met de Militaire Willems Orde, dan wel met de Bronzen Leeuw werden onderscheiden.

De ondiepwatermijnenvegers van de Van Straelen-klasse werden ingedeeld bij mijnenbestrijdingssquadron 205 en gebaseerd te Hellevoetsluis. In 1968 vond een belangrijke reorganisatie van de Mijnen dienst in Nederland plaats. De marinekazerne Hellevoetsluis werd op 29 februari van dat jaar uit dienst gesteld, terwijl de geconserveerde mijnenvegers naar Den Helder werden overgebracht. Hiermede verdween de Mijnen dienst uit Hellevoetsluis. Voor wat betreft de varende eenheden werden de schepen van de mijnenbestrijdingssquadrons 123, 128 en 205, alsmede de duikvaartuigen, op 12 januari 1968 ingedeeld in twee mijnenbestrijdingsgroepen. Mijnenbestrijdingsgroep 1 werd gebaseerd te Den Helder en mijnenbestrijdingsgroep 3 te Vlissingen. De ondiepwatermijnenvegers waren afwisselend bij beide groepen ingedeeld. De benaming van de schepen was ook wel "inshore's" of "dincky toys" en ook de naam "ducks" werd regelmatig toegepast, vandaar bijgaande afbeelding.



WIE WAS PIETER MAHU.



Pieter Mahu werd op 5 september 1917 geboren in het ZeeuwsVlaamse Stoppeldijk, waar zijn vader landbouwer was. Hij was de oudste uit een gezin van tien kinderen. Nadat Pieter zijn schoolperiode met het behalen van het MULO-diploma had afgerond, werd hij kantoorbediende. Kennelijk beviel deze baan hem niet erg, want op 1 februari 1938 werd hij bij het marinevliegkamp De Kooy aangenomen als leerling onderofficier vlieger

Hij moet een goede leerling zijn geweest, want op 27 september van datzelfde jaar behaalde hij reeds het internationale vliegbrevet (FAI).

Na de kaderschool te hebben doorlopen, werd hij op 1 februari 1939 wederom geplaatst op het marinevliegkamp De Kooy om een maand later te worden overgeplaatst naar de watervliegtuigen op de Mok (Texel). Op 7 juli 1939 werd hem het marine vliegbrevet toegekend en volgde per 1 augustus zijn bevordering tot korporaal vlieger. Kort hierop werd hij uitgezonden naar het toenmalige Nederlands-Indië. Op 1 augustus 1940 werd hij bevorderd tot sergeant vlieger.

Nederland was inmiddels bezet en als in december 1941 de Japanners Pearl Harbour aanvallen, wordt ook Indië daadwerkelijk in de grote wereldbrand betrokken. Oorlogsvluchten worden uitgevoerd. Singapore – de onneembare – valt in Japanse handen en de tang om Java gaat zich sluiten.

Op 24 februari 1942 kreeg sergeant vlieger Mahu opdracht om vanuit Tandjong Priok met zijn Dornier 24, de X-17, naar Banka te vliegen teneinde te gaan zoeken naar overlevenden van Hr.Ms. Van Nes en van het koopvaardijship van de KPM, het ss Sloet van den Beele, die beiden in de buurt van Banka tot zinken waren gebracht. Passant werden nog vijf Japanse schepjes bij Muntok gebombardeerd. Op de terugvlucht werd de X-17 door Japanse vliegtuigen nabij het eiland Noordwachter neergeschoten, waarbij de gehele zes koppige bemanning het leven verloor.

Met dit type watervliegtuig, de X-17, verongelukte Pieter Mahu.



HET SCHEEPSEMBLEEM.

Hoofdafdeling : marinestaf 's-Gravenhage, 6 februari 1964 nummer : 671735/666266

onderwerp sloopembleem Hr.Ms. Mahu



DE MINISTER VAN DEFENSIE,

gelet op : de beschikking van de minister van marine van 27 april 1959 nr. 533554/175129, waarbij werd vastgesteld circulaire zeemacht 1912 e; gehoord : het advies van de hoge raad van adel, als vervat in de brief van 13 december 1963 nr. 155/65; bepaalt : dat Hr.Ms, ondiepwatervijver MAHU is gemachtigd tot het voeren van een embleem als in de bijlage aangegeven en omschreven als:

In goud vier kievitten van sabel en zilver naast elkaar geplaatst op een verhoogde grasgrond van sinopel met een schildhoofd van azuur waarop in goud het insigne van het marinevliegbrevet; geeft hiervan - door middel van een afschrift van deze beschikking kennis aan:

de chef van de marinestaf; de vlagofficier materieel; de vlagofficier personeel; de commandant der zeemacht in Nederland; het hoofd van het bureau maritieme historie van de marinestaf het hoofd van de afdeling marineverordeningen; het hoofd van de marinevoorlichtingsdienst; de commandant van de mijnendienst in Nederland (Hr.Ms. Mahu)

DE MINISTER VOORNOEMD voor deze: DE plv. SECRETARIS-GENERAAL w.g. J. Dekker

Voor eensluidend afschrift, het hoofd van de centrale secretarie.

HOGE RAAD VAN ADEL 2500 BH s'Gravenhage Postbus 16325 bezoekadres: Nassaulaan 28 tel. 070-3614281 fax 070-3631712 nr 03/290 10 december 2003

Het huidige embleem van ms. Mahu



onderwerp: Wapen Mahu

Anders dan U veronderstelt bestaat er in Nederland, behalve waar het de ruim 300 adellijke families betreft, geen officiële registratie van familiewapens. Wettelijk is er op dit gebied niets geregeld. Het voeren van familiewapens berust dus puur op traditie. Iedereen was en is vrij om een wapen aan te nemen, dat volgens de heraldische traditie wordt geacht in mannelijke lijn over te erven op de nakomelingen. Zo bestaan er, alleen al in Nederland, vele duizenden (ongeregistreerde) familiewapens, die vaak al eeuwenoud zijn. Maar ook thans worden nog nieuwe wapens aangenomen. Nadeel van het ontbreken van een registratie van overheidswege is dat over het algemeen weinig bekend is over de herkomst en betekenis ervan. Om hier mogelijk iets over te weten te komen is men aangewezen op archieven, collecties en literatuur.

Hel familiewapen Mahu als zodanig komt dus niet in een officieel register voor en evenmin bestaat er een geregistreerde afbeelding. In dit geval is de herkomst echter wel bekend. Dit is te danken aan het feit dat, zoals U in Uw brief opmerkt, een mijnenveger is vernoemd naar sergeant-vlieger Pieter Mahu (1917-1942). Onderdelen van de krijgsmacht, waaronder ook oorlogsschepen, plegen emblemen te voeren, die bij beschikking van de Minister van Defensie worden vastgesteld. De Hoge Raad van Adel treedt hierbij op als adviserende instantie. Ten aanzien van het embleem van de Mahu, dat bij beschikking van 6 februari 1964 werd vastgesteld, bestaat alhier dus een dossier. In de hierin voorkomende toelichting wordt gesteld dat de familie Mahu niet in het bezit was van een familiewapen. Aangezien de familie van eenvoudige komaf was en ook alhier geen wapen te vinden bleek, mag worden aangenomen dat deze conclusie juist is.

Het uit 1964 daterende wapen werd toen dus gecreëerd, in de eerste plaats als embleem voor de mijnenveger, maar het kan sindsdien, inhoudelijk gezien, ook als wapen van de familie worden beschouwd. Het verschil bestaat alleen in de uiterlijke vorm: emblemen worden in een rond schild geplaatst met een speciale omlijsting. Als bijgaande kopie van de bij de beschikking behorende afbeelding in een normale schildvorm wordt geplaatst en de omlijsting weggelaten, ontstaat het familiewapen. Het wapen, zonder de kroon, is overigens identiek aan dat van de in 1970 opgeheven gemeente Vogelwaarde, maar een schildhoofd met het vliegbrevetinsigne is toegevoegd. Een kopie van dit gemeentewapen, verleend bij K.B. van 9 november 1938, nr. 43, treft U tevens hierbij aan, alsmede kopieën van de ministeriële beschikking en toelichting.

DE SECRETARIS VAN DE HOGE RAAD VAN ADEL,

Mr. E.J. Wolleswinkel

Familiewapen Mahu.



HET SCHIP.

Hr.Ms.Mahu werd vernoemd naar Pieter Mahu vanwege bovenvermelde actie waarvoor hij bij Koninklijk Besluit van 21 maart 1944 nr. 2 postuum werd onderscheiden met de Bronzen Leeuw. Tevens ontving hij het Vliegerkruis met eervolle vermelding. Het laatste was aanleiding deze onderscheiding in hetzelfde Koninklijk Besluit te vervangen door de "hogere" Bronzen Leeuw. Waarvan acte!

Hr.Ms. Mahu werd gebouwd voor Nederlandse rekening bij de bouwwerf De Noord te Alblasterdam onder bouwnummer 661. Op stapel gezet : 18 juni 1960 Te water gelaten : 15 maart 1961 In dienst gesteld : 6 oktober 1961 Naamsein : M 880 Roepnaam : P.A.M.U.

SPECIFICATIES:

Afmetingen 33,08 x 6,87 x 1,80 meter Waterverplaatsing 171,3 ton

Machine-installatie 2 Werkspoor dieselmotoren Machinevermogen 1100 APK

Aantal schroeven 2

Maximum snelheid 13 knopen

Mijnneveegsnelheid : 9 knopen

Hulpmotoren : 2 Kromhout 6 cilinderdiesels benodigd voor het starten van de hoofdmotoren, elk 110 pk, 1050 omw.

Bemanning 14 koppen

Bewapening 1 mitrailleur van 20 mm.

Op 17 juni 1960 werd door de voorzitter van de commissie "Naamgeving Marineschepen" de naam Mahu aan het schip gegeven. De doopplechtigheid op woensdag 15 maart 1961 werd verricht door Mevr. H.L.M. de Jonge Wiegel, echtgenote van het materieel onderhoofd van de hoofdafdeling materieel van het departement van defensie (marine), Ir. D.J. de Jonge. Bij de doopplechtigheid en tewaterlating was de vader van Pieter Mahu, Cornelis Mahu, aanwezig. Gelijktijdig werd tevens Hr.Ms. Van 't Hoff gedoopt en te water gelaten.



Nr. 34/35

*De Directie van WERF DE NOORD n.v. te ALBLASSERDAM
heeft de eer hierbij*

De Heer en Mevrouw R.F. Scheltema de Heere

uit te nodigen de tewaterlatingen bij te wonen op

WOENSDAG 15 MAART 1961,

van

de Mijnenveger "van 't HOFF"

*Doopster Mevr. E. M. V. Giel-Erfmann, echtgenote van de directeur
Zakelijk Beheer van het departement van defensie (marine), Schout bij
Nacht (A) b. d. J. M. Giel.*

en

de Mijnenveger "MAHU"

*Doopster Mevr. H. L. M. de Jonge-Wiegel, echtgenote van het materieel
onderhoofd van de hoofdafdeling materieel van het departement van defensie
(marine), Ic D. J. de Jonge*

*Deze beide mijnenvegers, in aanbouw voor de Koninklijke Marine,
zullen tussen 4u30 en 5 u n.m. worden te water gelaten.*

Voor nadere bijzonderheden, zie binnenzijde.

Alblasserdam, 1 maart 1961

DOOPREDE Hr.Ms. MIJNENVEGER MAHU.

Dames en Heren.

Aan het verzoek om de persoon van Sergeant-vlieger P. Mahu te belichten, wil ik met een gevoel van grote erkentelijkheid voldoen. Ten tijde dat Mahu van zijn laatste oorlogsopdracht niet terugkwam, diende hij namelijk onder mijn bevel. Juist hierdoor, is de persoon van Piet Mahu mij zeer goed bekend en juist hierdoor groeide de waardering, die mij thans nog zo goed bijstaat. Piet Mahu werd op 5 september 1917 te Stoppeldijk in Zeeland geboren. Op zijn 21ste jaar in februari 1938 kwam hij als leerling onderofficier vlieger bij de Koninklijke marine in dienst. Na het volgen van een opleiding op de Kooy en de Mok, waarbij hij opgeleid werd voor respectievelijk land- en watervliegtuigen, behaalde hij het marinevliegbrevet en volgde zijn uitzending naar het voormalige Ned. Indië. Na de opleiding bij de vliegschool in Soerabaja, waar hij werd opgeleid, op de toen grote Dornier 24 K vliegboten, werd hij geplaatst bij Gvt 8. Eerst als tweede vlieger, doch al gauw als eerste vlieger vloog hij met deze groep vele vooroorlogse patrouillevluchten door het grote eilandenrijk. Op deze tochten, die soms 3 maanden en langer duurden, deed hij een enorme ervaring op en leerde hij het werk bij de M.L.D, grondig.

Op zijn jeugdige leeftijd als eerste vlieger op een Dornier vliegboot was hij een gezien figuur. Mahu voldeed aan alle verwachtingen en hierdoor kreeg hij steeds meer verantwoording te dragen en moest zeer vaak zelfstandig optreden. Piet Mahu kwam met glans door deze tijd heen en voldeed zeer zeker aan wat van hem verwacht werd. Naast het feit van een goede vlieger zijn, was hij ook een buitengewoon goed kameraad en zeer gezien bij collega's, meerderen en minderen. Hij was verder uitermate trots op zijn beroep dat tevens zijn hobby was. Men vond dat veel in die dagen en dat maakte het werk van een commandant veel makkelijker.

De tijd van ervaringen opdoen door patrouilleren en verkennen door dit uitgestrekte eilandenrijk nam een abrupt einde toen Nederland en daarna Nederlands Indië in oorlog kwam met Japan in december 1941. Gvt 8 waarbij Mahu diende was toen gestationeerd in de Zuid Chinese Zee. Zij hadden al dagen lang de Japanse transportschepen geschaduwed en waren overtuigd dat ernstige dingen elk ogenblik konden plaatsvinden. Terzelfder tijd waren de jonge mensen van de M.L.D. waaronder ook Mahu, ervan overtuigd, dat we de Japanners wel de baas konden blijven. Helaas heeft dit voor velen van hen niet zo mogen zijn. Piet Mahu nam aan vele acties deel, deed trouw zijn plicht en meer dan dat lange verkenningsvluchten waarbij bommen werden medegevoerd, korte rusttijden, soms helemaal geen rusttijden en heel weinig thuis zijn maakten toen ons en ook zijn leven uit. Piet Mahu bleef opgewekt zijn plichtdoen en hij versaaigde geen moment. Hij gaf veel hulp aan zijn bootcommandant de Ltz. Waarnemer K.M.R. van den End, die door gebrek aan ervaring maar vaak veel moest steunen op Mahu. Mahu stond hem ten volle ter zijde met raad en daad én maakte dat de bemanning van zijn vliegboot een goed werkend op elkaar vertrouwend team was.

Juist dit op elkaar vertrouwen en het elkaar waarderen, maakte het mogelijk dat in die uiterst moeilijke oorlogsdagen de M.L.D. ten volle voor haar taak berekend bleek te zijn. Deze jonge mensen, waar onder Piet Mahu dienden Koningin en Vaderland op uitzonderlijke wijze. Voor Piet Mahu en zijn bemanning kwam op 24 februari 1942 het einde. Na een succesvol bombardement bij Muntok op een Japans schip, dat hierbij werd getroffen, liepen beide vliegboten op de terugvlucht naar Tg. Priok in een formatie Japanse marinejachtvliegtuigen. Beide vliegboten werden uiteindelijk door een overmachtig aantal jachtvliegtuigen afgeschoten. Piet Mahu en zijn bemanning keerden niet op hun basis terug. Dit is in het kort Dames en Heren de geschiedenis van de sergeantvlieger Piet Mahu. Hare Majesteit Koningin Wilhelmina verleende later postuum de Bronzen Leeuw met de volgende mutaties

...”Als eerste vlieger van een vliegboot van Onzen Marine Luchtvaartdienst in Nederlands- Indië blijkt gegeven van moed en doorzettingsvermogen bij het uitvoeren van vele verkennings- en konvoovluchten gedurende de gehele duur van de oorlog in en om Nederlands-Indië en meer in het bijzonder bij het redden van overlevenden van het s.s. "Van Overstraten" in de Indische Oceaan, van het s.s. "Sloet van de Beele" en van Onze torpedobootjager "Van Nes" in de Java Zee en bij het bombarderen van een vijandelijk transportschip nabij Muntok, waarbij het vliegtuig brandend werd neergeschoten en met de bemanning verloren ging...”



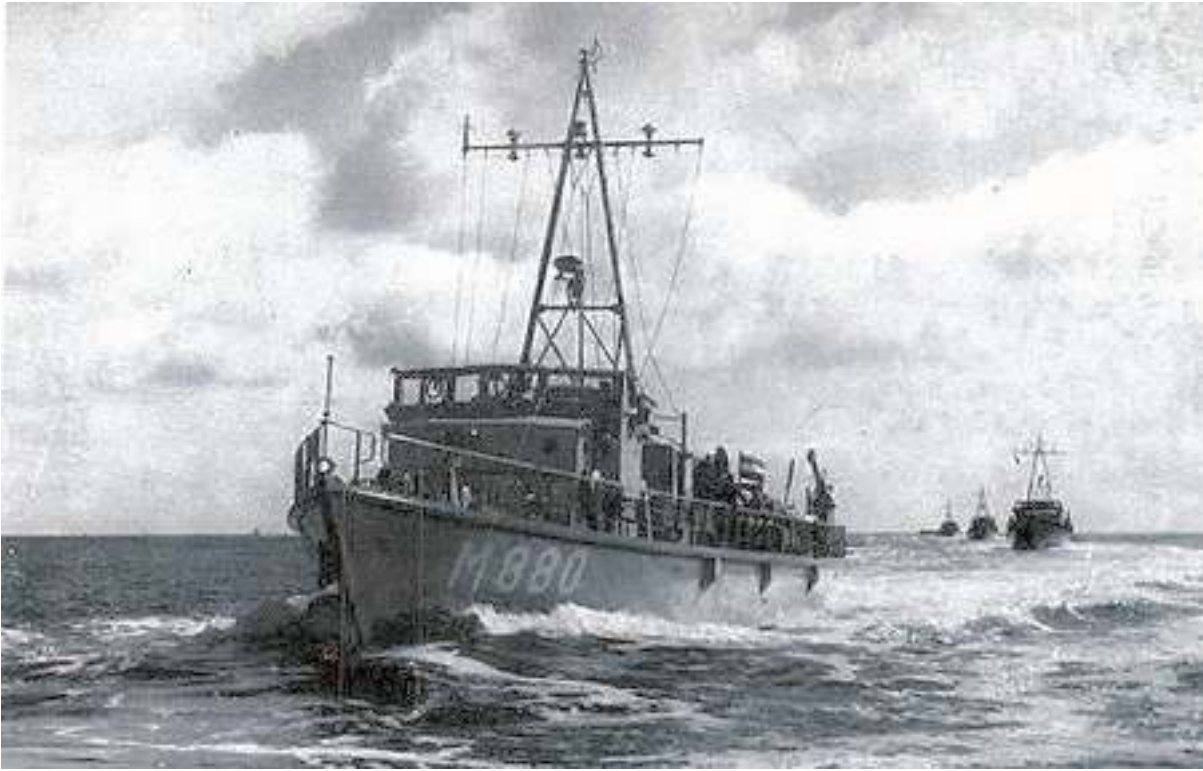
Het wrak van de Dornier X-17, op 24 februari 1942 gefotografeerd vanuit de passerende Catalina Y-64.

Nu nog enige persoonlijke ondervindingen:

Uiteraard weet ik niet veel wat Piet Mahu deed voordat hij bij de M.L.D. kwam. Wel weet ik dat hij een opgeruimde jongeman was, jong genoeg om af en toe de leidende hand nodig te hebben. Hij aanvaardde dat altijd dankbaar. Zijn opgeruimdheid en zijn liefde voor de vliegerij maakten hem een zeer geziene en bekende persoonlijkheid in het milieu van zijn collega's en bij zijn meerderen. Hij paste in het gehele team en teamwork was juist datgene wat ons in die moeilijke oorlogsdagen deed draaien. Een eerste vlieger op een vliegboot met 7 tot 8 man bemanning is een zeer belangrijke functionaris. Immers hij neemt beslissingen, die zijn bootcommandant als waarnemer niet kan overzien. Hij is degene die wist welk lid van zijn bemanning een zwakke schakel kan zijn. Hij was degene, die dit verbeterde, hetzij door de betrokkene te raden of te leren, dan wel zijn commandant in te lichten over eventuele tekortkomingen. Voor een jonge enthousiaste man als Piet Mahu was dit een gewone zaak. Hij was met andere woorden van het goede hout gesneden. Te meer erkentelijk ben ik daarom als zijn toenmalige commandant dat hier te mogen zeggen, ja zelfs luide te verkondigen. Ik had een diepe en enorme waardering voor Piet Mahu.

Moge ik dit korte relaas over Piet Mahu beëindigen met te wensen dat Hr. Ms. mijnenveger Mahu een behouden vaart mag hebben en zal werken en passen in het grote verband van de Koninklijke marine zoals Piet Mahu en zijn bemanning daarin hebben gepast en ten volle hebben beantwoord aan de traditie van onze Koninklijke marine "Voor Koningin en Vaderland".

S.P. Mahu | H.A. Boersma.



De "inshore's" in kiellinie met Hr.Ms. Mahu voorop. Foto IMH.

Helaas zijn er van de beginjaren van het schip weinig of geen reisverslagen bekend, zodat moet worden volstaan met enkele korte beschikbare gegevens zoals deze in de Jaarboeken van de Koninklijke marine staan vermeld.

Op 26 juni 1961 werd met succes de proefvaart gehouden. De indienststelling was op 6 oktober 1961 om 16.00 uur bij de Mijndienstkazerne te Den Helder met als eerste commandant Ltz.2 oc D.J. van den Hoed. Tevens werd het schip ingedeeld bij squadronmijnenvegers 205. Nadat het schip aan squadron 205 was toegevoegd werden vaar- en veegoefeningen gehouden op de Waddenzee en in de Zeeuwse wateren. Op 30 november vertrok het squadron via het Noord-Hollands kanaal, Amsterdam-Rijnkanaal, Noordzeekanaal en de Noordzee en weer terug naar Den Helder.

In de periode van 9 tot en met 25 juli 1962 maakte Squadron 205, bestaande uit Hr.Ms. Lacomblé, Van Versendaal, Van der Wel, Staverman en Mahu een vlagvertoonreis in eigen land, waarbij de volgende plaatsen werden bezocht: Leeuwarden van 9 t/m 11 juli, Groningen van 11 t/m 13 juli, Wageningen van 17 t/m 18 juli, Arnhem 18 t/m 20 juli, Gouda van 20 t/m 23 juli en Dordrecht van 23 t/m 24 juli. Tevens werd gedurende het grootste deel van het jaar vanuit Den Helder geoefend op de Waddenzee en de Noordzee, waarbij de havens van Terschelling, Harlingen en Scheveningen werden bezocht. Tweemaal werd een reis gemaakt door de Zeeuwse wateren, waarbij Vlissingen, Hellevoetsluis en Breskens werden aangelopen.

Naast een aantal bijzondere opdrachten werd van 9 tot 17 mei deelgenomen aan de NAVOoefeningen "High Jump" en "Wolfex Blue".

Op 24 augustus 1962 werd Hr.Ms. Mahu uit dienst gesteld en bij de reservevloot in conservatie opgelegd, waarna commandant Ltz.2 oc D.J. van den Hoed op 27 augustus 1962 zijn commando neerlegde. Onder commando van Ltz.2 oc C.P. Klavert werd Hr.Ms. Mahu op 26 november 1962 voor enkele weken weer in dienst gesteld, hetgeen duurde tot 19 december 1962, waarmee aan zijn kortstondige commando een einde kwam.

Nadat met ingang van 1 januari 1968 de Mijndienst was gereorganiseerd, werd met ingang van 1 oktober van dat jaar Hr.Ms. Mahu weer in dienst gesteld onder commando van Ltz.2 oc B.

Heppener. Het schip werd toegevoegd aan Mijnenbestrijdingsgroep 3 en ingedeeld bij mijnenbestrijdingsdivisie 321.

Afgemeerd in de haven van Breskens, stopten op een druilerige herfstmorgen vier auto's voor het schip waaruit de vader, broers en zusters van Pieter Mahu stapten. Hoewel vader Cornelis Mahu destijds de doop en tewaterlating van het schip had bijgewoond, had zich nimmer een gelegenheid voorgedaan om eens nader met het schip kennis te maken, aangezien het schip kort na haar eerste indienststelling aan de reservevloot was toegevoegd. De familie werd hartelijk welkom geheten door commandant B. Heppener en aan de op de wal aangetreden bemanning voorgesteld. Na deze kennismaking ging de uit 20 personen bestaande familie aan boord van "hun" schip. De longroom, onderofficiersverblijf en het verblijf van de korporaals en manschappen puilden letterlijk uit, maar iedereen liet zich de koffie en poeroet goed smaken.



De familie Mahu voor het schip en de rechter foto toont vader Mahu achter het roer.

Voordat ontmeert werd was er een "alle hens" voor zowel de familie Mahu als de bemanning. Met enige welgekozen woorden overhandigde de commandant namens de gehele bemanning het wapenschild van Hr.Ms. Mahu aan de familie. Vervolgens werden de trossen losgemaakt voor een vaartocht op de Westerschelde in samenwerking met het zusterschip Hr.Ms. Alblas. Vader Mahu kreeg een ereplaats op de brug en nam zelfs voor korte tijd even het roer in handen om een kaarsrecht kielzog te trekken dat hem een pluimpje opleverde, terwijl de dames meer belangstelling toonden voor het knusse "keukentje". Omdat de zeelucht nu eenmaal hongerig maakt werd een ankerplaats opgezocht voor de bekende "vette hap" die gedeeltelijk uit snert bestond en tot op de laatste hap verdween. Na anker op te zijn gegaan werd langs de Vlissingse boulevard gevaren en op een gegeven moment was het tijd geworden om weer in de haven van Breskens af te meren. Na nog even gezellig nagepraat te hebben werd hartelijk afscheid genomen en koersten de beide schepen vervolgens terug naar Vlissingen. Ondanks de druilerige dagscheen in vele harten de zon.



De commandant, Ltz.2 oc B. Heppener, overhandigt namens de gehele bemanning het wapenschild van Hr.Ms. Mahu aan de nestor van de familie.

Vanuit de basis in Vlissingen vertrok mijnbestrijdingsdivisie 321 op 22 mei voor een zomerreis naar de Duitse Rijnsteden Keulen, Koblenz, Bonn en Düsseldorf, waarna op 13 juni weer in Vlissingen werd teruggekeerd.

Op 4 juli 1969 droeg Ltz.2 oc B. Heppener zijn commando over aan Ltz. 2 oc W.F. Harberts.

Naast de gebruikelijke oefeningen in de Zeeuwse wateren en de Noordzee werd nog van 7 tot en met 16 oktober door mijnbestrijdingsdivisie 321 deelgenomen aan de mijnbestrijdingsoefening "Grey Sextet

In 1970 vonden er nogal wat commandowisselingen plaats. Allereerst droeg op 2 februari 1970 Ltz. 2 oc W.F. Harberts zijn commando over aan Ltz. 2 oc D.P. Laverman (tijdelijk), waarna Ltz. 2 oc W.F. Harberts dit op 16 februari 1970 weer terug kreeg. Dit duurde tot 22 mei 1970 toen hij het commando overdroeg aan Ltz. 2 oc J.M. Haarman. Deze op zijn beurt droeg het commando op 29 juli 1970 over aan Ltz. 2 D. de Haan (tijdelijk), waarop deze op 24 augustus 1970 het commando overdroeg aan Ltz. 2 oc P.G. Wennekes. Ook dit commando duurde maar kort, want op 19 oktober droeg hij dit over aan Ltz. 2 (kort verband) D. Vooijs (tijdelijk), die dit per 23 oktober 1970 weer teruggaf aan Ltz. 2 oc P.G. Wennekes.

Van 23 april tot 20 mei 1970 nam mijnbestrijdingsdivisie 321 tezamen met mijnbestrijdingsdivisie 121 deel aan een vlagvertoonreis door Nederland, waarbij de volgende havens werden aangedaan: Maassluis, Vlaardingen, Nijmegen, Venlo, Roermond, Maastricht, Cuyk, 's Hertogenbosch en Willemstad.

In 1971 maakten de Mijnenbestrijdingsdivisies 121 en 321 van 4 tot 14 mei voor vlagvertoon een binnenlandse reis waar een kort verslag van geschreven is. Op 4 mei vertrokken de schepen, bestaande uit Hr.Ms. Van 't Hoff, Schuiling, Zomer, Mahu, Alblas en Van Well Groeneveld, uit Den Helder en kwamen die avond voor Delfzijl ten anker

om de nacht door te brengen. De volgende morgen werd anker opgegaan en via het Eemskanaal opgestoomd naar Delfzijl, waar in het oude Eemskanaal werd afgemeerd. Nadat de commandanten bij de autoriteiten hun plichtplegingen hadden verricht werden in de middag de schepen voor het publiek opengesteld en werd tegen een elftal van gemeenteambtenaren een voetbalwedstrijd gespeeld. Op 6 mei werd er na een excursie een drankje aangeboden door het bestuur van de Koninklijke vereniging Onze Vloot.



De schepen afgemeerd aan de Oosterkade in Groningen

Op 7 mei ontmeerden de schepen en voeren via het Eemskanaal naar Groningen. De gebruikelijke bezoeken werden over en weer afgelegd. In de avonden waren de schepen geillumineerd en was er een ontvangst aan boord. De volgende dag was er voor de bemanningen een ontvangst op het stadhuis. Zoals tijdens de gehele reis gebruikelijk was werden ook nu weer in de middag de schepen voor het publiek opengesteld.

Op 10 mei kwamen de trossen weer binnenboord en via het Van Starckenborghkanaal werd naar Grouw opgestoomd, waar gedurende de nacht werd gemeerd aan de steiger van de houthandel Halbertsma. De volgende dag werd doorgestoomd naar Sneek, waar aan de Pampuskade werd afgemeerd. Ook hier werden officiële bezoeken afgelegd, terwijl in de avonden een ontvangst aan boord werd gehouden. Na op 12 mei een zeiltocht te hebben gehouden volgde er een ontvangst op het stadhuis voor officieren en bemanningen. Op 13 mei werd ontmeert en gedurende de nacht werd ten zuiden van Gaasterland ten anker gegaan, om de volgende dag via het IJsselmeer en de Noordzee in Den Helder terug te keren. Na deze reis ging Hr.Ms. Mahu in derdetraps onderhoud te Den Helder.

Op 13 januari 1972 droeg Ltz.2oc P.G. Wennekes het commando over aan Ltz.2oc J. v.d. Horn en werd Hr.Ms. Mahu tevens vlaggeschip van mijnenbestrijdingsdivisie 321.

Op 18 januari 1972 vertrokken Hr.Ms. Mahu en Van Well Groeneveld uit Den Helder voor oefeningen nabij Vlissingen, hetgeen van 11 tot 22 maart werd herhaald. Van 22 maart tot 5 april lag Hr.Ms. Mahu voor een spoedreparatie bij de Rijkswerf in Den Helder, om daarna het oefenprogramma weer voort te zetten. Gedurende de maand mei verwisselde Hr.Ms. Mahu in Den Helder een hulpmotor.

Hr.Ms. Mahu met gestreken mast.



Op 1 juni vertrok de divisie in flottieljeverband voor haar buitenlandse oefenreis tot 22 juni, waarbij Lowestoft, Dundee en Newcastle werden bezocht. Van 23 juni tot 22 juli verbleef Hr.Ms. Mahu in Vlissingen om vandaar uit te oefenen.

Van 21 augustus tot 12 september werd door de divisie deelgenomen aan de binnenlandse vlagvertoonreis, waarbij deze reis, begunstigd door goed weer, Utrecht, Rhenen, Heusden, Roermond, Gorinchem en Willemstad werden bezocht. Nadat men vorig jaar een "dinky-toy"-reis door het noordelijk deel van ons land had gedaan, voerde de tocht nu door het midden en zuiden van Nederland. De belangstelling, zowel van jeugdige als volwassen bezoekers, kon groot genoemd worden. Vaak stonden de

eerste bezoekers al aan de kade te wachten, terwijl de schepen nog niet eens waren afgemeerd. Klassikaal brachten leerlingen van diverse scholen bezoeken aan de gecombineerde Helderse- en Zeeuwse mijnenvegers. De plaatselijke autoriteiten werden bezocht en de bemanningen van de zes schepen speelden de gebruikelijke sportwedstrijden tegen plaatselijke elftallen.



Divisie 321 op vlagvertoonreis. Langs de ponton ligt Hr.Ms. Mahu afgemeerd

Na terugkeer in Den Helder lag Hr.Ms. Mahu van 12 september tot 16 oktober in onderhoud en kreeg een periodieke dokbeurt. Op 23 oktober vertrokken de schepen naar Wilhelmshaven en werden van 26 oktober tot 2 november gedemagnetiseerd. Van 2 november tot 13 december werd weer vanuit Vlissingen geoefend, hetgeen ook de laatste dagen van dat jaar gebeurde.

Mijnenbestrijdingsdivisie 321 oefende gedurende de maand februari 1973 in de Zeeuwse wateren en bezocht verschillende Nederlandse havens. Tevens ging de divisie naar Wilhelmshaven om te demagnetiseren en op 28 en 29 mei werden aan boord van Hr.Ms. Mahu en Houtepen opnamen gemaakt voor de televisiefilm Soldaat van Oranje.

Met mijnenbestrijdingsflottielje 3 werd in de periode van 3 tot 12 mei een reis vanuit Vlissingen naar Cherbourg en terug ondernomen.

Na het zomerverlof werd door de divisie deelgenomen aan de nationale vlootdagen te Den Helder.

Op 25 juli 1973 droeg Ltz.2oc J. v.d. Horn zijn commando over aan Ltz.2oc D.B. Sluiter, waarop deze het commando op zijn beurt op 10 augustus overdroeg aan Ltz.2oc S.T. Vreeke.

In de periode van 3 tot 21 september nam de divisie opnieuw deel aan een binnenlandse vlagvertoonreis, waarbij ditmaal Zwartsluis, Gouda, Nijmegen, Maastricht en Den Helder werden bezocht.

Na uit de mijnenbestrijdingsdivisie 321 te zijn onttrokken, werd Hr.Ms. Mahu op 26 oktober 1973 uit dienst gesteld en legde Ltz.2oc S.T. Vreeke zijn commando neer.

In totaal 10 schepen van deze klasse ondiepwatarmijnenvegers lagen gedurende een groot aantal jaren in conservatie in de Berghaven te Den Helder.

Dan is het 1 maart 1983 geworden en wordt Hr.Ms. Mahu gelijktijdig met 11 andere schepen van deze klasse uit de sterkte afgevoerd. De Mahu gaat echter niet naar de sloper, doch blijft tot 20 maart 1985 op haar ligplaats om op die dag bij het Marine Etablissement in Amsterdam te worden afgemeerd ten behoeve van de Technische Opleidingen.



Hr.Ms. Mahu afgemeerd in de Waalhaven.

Per 1 maart 1995 werd Hr.Ms. Mahu in bruikleen afgestaan aan het Mariniersmuseum in Rotterdam. Het schip werd hiertoe met behulp van een sleepboot vanuit Amsterdam over de binnenwateren naar de Rotterdamse Waalhaven gesleept. In een brief van 22 november 1995 werd het voorstel gedaan de naam van het schip te wijzigen in Hr.Ms. Houtepen met het

bijbehorende naamsein M 882, hetgeen per 7 december werd toegestaan.

Niettemin werd op 17 augustus 1995, terwijl het schip al geruime tijd in de Rotterdamse Waalhaven lag, het naamsein op de boeg en spiegel verandert in M 882. Geruime tijd werd hier door vrijwilligers hard gewerkt om het schip een beter aanzien te geven waarna het schip, inmiddels hernoemt in Houtepen, op maandag 4 december 1995 met assistentie van een sleepboot van de gemeentelijke havendienst richting Parkkade vlak tegenover het bij marinemensen bekende restaurant De Ballentent werd gesleept en vandaar op woensdag 6 december via het Boerengat en het Haringvliet naar haar ligplaats voor het Mariniersmuseum in de Wijnhaven.



De sleepboot brengt het schip naar de Parkkade.

In juli 1997 lag de M 882 als Hr.Ms. Houtepen tijdens de vlootdagen in Den Helder. Het was reeds op 1 april uit de Wijnhaven in Rotterdam vertrokken naar de rivier en de volgende dag werd de reis binnendoor over de rivieren naar Amsterdam gevaren waar de nacht werd doorgebracht. Hiervandaan werd de volgende dag de reis via het IJsselmeer vervolgd en via Den Oever rond 20.00 uur die avond in Den Helder

afgemeerd voor algeheel groot onderhoud. Op 2 juli werd het schip verhaald naar steiger 5 tussen de sailschepen voor deelname aan de nationale vlootdagen, hetgeen een groot succes werd, gezien het grote aantal bezoekers. Op 7 juli ging het schip naar de Rijkswerf waar een algehele grondige revisie volgde.



In de vroege morgen van 12 november werd op eigen kracht Den Helder verlaten om in Scheveningen de nacht door te brengen. De volgende dag, donderdag 13 november werd Scheveningen verlaten om zo snel mogelijk op volle kracht naar de Wijnhaven terug te keren, waar het schip in de loop van de middag op haar vertrouwde plek terugkeerde. De vrijwillige bemanning wachtte hier een warm onthaal.

In het voorjaar van 2003 besloot de marineleiding in Den Haag, vanwege de

bezuinigingen, Hr.Ms. Houtepen (Mahu) af te stoten en het schip voor sloop te verkopen.

Ongeveer acht jaar lang lag het schip als Houtepen bij het Mariniersmuseum aan de Wijnhaven in Rotterdam afgemeerd.

Dank zij doortastend optreden van de Stichting Promotie Maritieme Tradities kon het schip, in nauw overleg met de Bevelhebber der Zeestrijdkrachten op de Admiraliteit in Den Haag, van de sloop worden gered en werd op 22 oktober 2003 het contract voor de overdracht getekend.

Ltz.2 oc Mevr. L. Greter was de stimulerende kracht en zeer nauw betrokken bij de overdracht van de Mahu aan de Stichting Promotie Maritieme Tradities.



SCHENKINGSOVEREENKOMST

tussen de Koninklijke Marine en de Stichting Promotie Maritieme Tradities betreffende de ex-Hr.Ms. Mahu ("Houtepen")

(2003107705)

De Staat der Nederlanden, ten deze vertegenwoordigd door de Minister van Defensie, hierna te noemen "schenker", en

de Stichting Promotie Maritieme Tradities, gevestigd te Gouda, ten deze vertegenwoordigd door de heer B.J.Oudman, voorzitter van de Stichting, en als zodanig de Stichting rechtsgeldig vertegenwoordigend, hierna te noemen "ontvanger". overwegende:

dat ontvanger een gedemilitariseerde mijnenveger van de van Straelen-klasse, zijnde de exHr.Ms. Mahu (hernoemd "Houtepen"), hierna te noemen "het schip", via schenking wenst te verkrijgen;

dat schenker bereid is het schip over te dragen;

dat ontvanger het schip uitsluitend zal aanwenden als museumschip of voor promotiedoeleinden voor haar organisatie;

PROTOCOL VAN OVERDRACHT.

Heden, 22 oktober 2003, is te Rotterdam een gedemilitariseerde mijnenveger van de Van Straelen-klasse, zijnde de ex Hr.Ms. Mahu (hernoemd "Houtepen"), hierna te noemen "het schip", door de Staat der Nederlanden, ten deze vertegenwoordigd door de Minister van Defensie, geschonken aan de Stichting Promotie Maritieme Tradities, en door laatstgenoemde ontvangen onder de voorwaarden gesteld in de schenkingsovereenkomst (200310770S).

Bij ondertekening van dit protocol gaat het eigendom en risico van het schip over op de Stichting Promotie Maritieme Tradities.

Voor schenking: Voor ontvangst: DE MINISTER VAN DEFENSIE DE STICHTING PROMOTIE MARITIEME TRADITIES

Voor deze namens deze DE SOUSCHEF MATERIEELVERWERVING DE VOORZITTERVAN HET BESTUUR VAN DE DIRECTIE MATERIEEL KONINKLIJKE MARINE mr A.G,J. van de Geijn B.J. Oudman

Op 24 oktober werd het schip door sleepboten van het Rotterdamse Havenmuseum verhaald en achteruit de Wijnhaven via het Haringvliet naar het Boerengat gesleept, waar het schip, na afgemeerd te zijn, in gereedheid werd gebracht voor de overtocht binnendoor over de rivieren naar Amsterdam. Hierbij diende tevens de mast te worden gestreken in verband met de geringe doorvaarthoogte tijdens de passage van enkele bruggen. Tevens werd ook de dieselmotor opgestart voor verlichting en warmte aan boord.

Op zaterdag 25 oktober in alle vroegte vertrok de ex-Hr.Ms. Mahu, gesleept door de sleepboot IJsland en geassisteerd door het voormalige duikvaartuig Nautilus, nu in particulier beheer te Amsterdam, naar Amsterdam waar de sleep rond 16.00 uur in de museumhaven van de voormalige Nederlandse Dok- en Scheepsbouw Maatschappij afmeerde voor algehele restauratie tot varend museumschip.



Een sleepboot van de museumhavendienst heeft reeds vastgemaakt

Nadat het schip op haar ligplaats in Amsterdam was afgemeerd moest er heel veel gedaan worden. Hiervoor dienden een aantal vrijwilligers opgetrommeld te worden die onder de bezielende begeleiding van bestuurslid Piet Aberkrom de handen uit de mouwen staken. Een van de eerste zaken was het schip schoon maken en leeg te pompen, hetgeen resulteerde dat ongeveer 20 ton aan residu met een bilgeboot werd afgevoerd.

Op verzoek van de Tros-televisie werd de Mahu in de eerste week van maart 2004 verhaald van de museumhaven in Amsterdam-noord naar het Scheepvaartmuseum op Kattenburg nabij het Marine-Etablissement waar het achter het VOC-schip Amsterdam kwam te liggen. Reden was de opnamen voor het programma Vermist dat later zou worden uitgezonden. Na een week vol belangstelling werd het schip in de nacht van 6 op 7 maart weer naar de

museumhaven teruggebracht voor verdere renovatie.

Met de marinedeining werd tevens overeengekomen dat het naamsein M 880 niet meer op de boeg terugkomt, maar de naam MAHU. Wel blijft het naamsein M 880 op de spiegel gehandhaafd.



Het schip afgemeerd bij het Scheepvaartmuseum te Amsterdam.

Paravanen aan dek



Interieur radiohut.



Dieselmotor voor het Mijnenvegen.

Bronnen:

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Ondiepwatermijnenveger>

<http://www.vriendenvandemahu.nl/gegevens-hr-ms-mahu.html>

<http://www.varend-erfgoed.nl/mahu.html>



Bezoek (Peeping Tom)

De Mahu is van: mei tot oktober op dinsdag en donderdag van 10:00 tot 16:00 en op woensdag en zaterdag van 14:00 tot 16:00 open voor bezoek

En van oktober tot mei op de dinsdag en donderdag van 10:00 tot 16:00 en verder op AFSPRAAK

Bezoek is GRATIS maar een donatie in de giftenpot wordt zeer gewaardeerd

Varen

In principe 1 keer per jaar met donateurs maar kan ook met groepen, daar zijn wel kosten aan verbonden

Reunies

Al of niet met varen is mogelijk voor hapje en drankje wordt gezorgd. Wilt u iets anders dan de standaard hap, ga dan gewoon overleggen

Evenementen

Zie website <http://www.vriendenvandemahu.nl/>

De Mahu ligt in Amsterdam

* MAHU

* HOUTEPEN

type:	ondiepwaterrijnenveger
klasse:	Van Straelen-klasse KM
werfnummer:	661
naamsein:	M 880 M 882
radio-roepnaam:	PAMU
hulpgetal:	1222-117
tonnage:	171,3 ton
afmetingen:	lengte 33.08 m breedte 6.87 m diepgang 1.8 m
voortstuwing:	2 Werkspoor dieselmotoren
vermogen:	1100 pk
schroeven:	2
snelheid:	13 kn; vegend 9 kn
bemannig:	14 koppen
bewapening:	1 mitr. van 20 mm

Gebouwd in het Mutual Defence Assistance Program voor Amerikaanse rekening.

08-06-1960 Kiel gelegd bij "De Noord" te Alblasterdam.

15-03-1961 Te water gelaten.

06-10-1961 In dienst gesteld.

* cdt Hoed D.J.v.d. IN 06-10-1961 tot 23-08-1962 UIT

In dienst en ingedeeld bij SMV.205.

-10-1961 Vaartocht naar Amsterdam, waarna vaar- en veegoefening op Waddenzee.

30-11-1961 Vaartocht van het squadron via Noord-Hollands kanaal, Amsterdam-Rijn-kanaal, Noordzee-kanaal en de Noordzee naar Den Helder. Daarna worden vaar- en veegoefeningen gehouden op Noord- en Waddenzee.

09-05-1962 / 17-05-1962 Deelname (in SMV.205) aan Nato-oefening 'High Jump Wolfex Blue'

-07-1962 Deelname (in SMV.205) aan binnenlandse reis, waarbij de volgende steden worden bezocht: Leeuwarden, Groningen, Arnhem, Gouda en Dordrecht.

23-08-1962 Uit MVS.205 en uit dienst gesteld.

* cdt Klavert C.P. IN 26-11-1962 tot 19-12-1969 UIT

-12-1967 SMV.205 wordt opgeheven en verlaat Hellevoetsluis.
Thuishaven wordt Den Helder.

* cdt Heppener B. IN 01-10-1968 tot 04-07-1969

01-10-1968 In dienst gesteld en ingedeeld bij MBDiv.321 onderdeel van MBGR.3.

17-03-1969 Vertrek van Vlissingen als onderdeel MBDiv.321 samen met de MBDiv.341 en het MBS.31.

17-03-1969 Aankomst te Oostende teneinde te oefenen op de Mine Counter Measures T.T. aldaar.

28-03-1969 Vertrek van Oostende.

28-03-1969 Aankomst te Vlissingen.

22-05-1969 Vertrek van Vlissingen in MBDiv.321.

22-05-1969 Aankomst te Gorinchem.

23-05-1969 Vertrek van Gorinchem.

23-05-1969 Aankomst te Nijmegen.

27-05-1969 Vertrek van Nijmegen.

27-05-1969 Aankomst te Dusseldorf.

28-05-1969 Vertrek van Dusseldorf.

28-05-1969 Aankomst te Keulen.

02-06-1969 Vertrek van Keulen.

02-06-1969 Aankomst te Koblenz.

06-06-1969 Vertrek van Koblenz.

06-06-1969 Aankomst te Bonn.

09-06-1969 Vertrek van Bonn.

09-06-1969 Aankomst te Dusseldorf.

12-06-1969 Vertrek van Dusseldorf.

12-06-1969 Aankomst te Tiel.

13-06-1969 Vertrek van Tiel.

13-06-1969 Aankomst te Vlissingen.

* cdt Harberts W.F. 04-07-1969 tot 02-02-1970

* cdt Laverman D.P. td 02-02-1970 tot 13-02-1970

* cdt Harberts W.F. 13-02-1970 tot 22-05-1970

* cdt Haarman J.M 22-05-1970 tot 29-07-1970

* cdt Haan D.de td 29-07-1970 tot 24-08-1970

* cdt Wennekes P.G. 24-08-1970 tot 19-10-1970

* cdt Vooijs D. td 19-10-1970 tot 23-10-1970

* cdt Wennekes P.G. 23-10-1970 tot 13-01-1972

01-01-1971 Benaming MBGR.3 gewijzigd in MBF.3.

04-05-1971 Vertrek van Den Helder in MBDiv.321.

Ankeren nabij Delfzijl.

05-05-1971 Aankomst te Delfzijl.

07-05-1971 Vertrek van Delfzijl via Eemskanaal.

07-05-1971 Aankomst te Groningen.

10-05-1971 Vertrek van Groningen via Eemskanaal, Van Starckenborghkanaal, Casper

Roblesdiep, Bergumermeer, Groningervaart, het Ee, Meersloot, Graft en Pikmeer naar Grouw.

10-05-1971 Aankomst te Grouw.

11-05-1971 Vertrek van Grouw via Pikmeer, Margrietkanaal. Sneekermeer en Houkesloot naar Sneek.

11-05-1971 Aankomst te Sneek.

13-05-1971 Vertrek van Sneek via Houkesloot, Margrietkanaal, Coevordermeer, Stoomkanaal, IJsselmeer en Waddenzee naar Den Helder.

13-05-1971 Ankeren bezuiden Gaasterland.

14-05-1971 Aankomst te Den Helder.

* cdt Horn J.v.d 13-01-1972 tot 27-07-1973

21-05-1972 Vertrek van Vlissingen.

31-05-1972 Het MBF.3, bestaande uit de "Brouwershaven", "Blaricum", "Brielle",

22-06-1972 "Giethoorn", "Roermond", "Drunen", "Alblas", "Lacomble" en MAHU, maakt een reis, waarop achtereenvolgens Den Helder, Lowestoft, Dundee, Newcastle upon Tyne en Den Helder worden bezocht.

22-06-1972 Aankomst te Vlissingen.

* cdt Sluijter D.B. 25-07-1973 tot 10-08-1973

* cdt Vreeke S.P. 10-08-1973 tot 26-10-1973 UIT

21-08-1972 Vertrek van Vlissingen, samen met de "Alblas" en "Lacomble" .

-08-1972 Met de vanuit Den Helder vertrokken "Van 't Hoff", "Van der Wel" en "Zomer" wordt rendez-vous gemaakt, waarna achtereenvolgens Amsterdam, Utrecht, Rhenen, Heusden, Warnsum, Roermond, Gorinchem en Willemstad worden bezocht.

11-09-1972 Aankomst te Den Helder.

03-05-1973 Vertrek van Vlissingen, als onderdeel van MBF.3, verder bestaande uit de "Beemster", "Borne", "Brielle", "Drunen", "Roermond", "Houtepen" en "Lacomble".

-05-1973 Aankomst te Cherbourg.

-05-1973 Vertrek van Cherbourg.

12-05-1973 Aankomst te Vlissingen.

31-07-1973 Vertrek van Den Helder, als onderdeel van MBF.3, verder bestaande uit de "Beemster", "Borne", "Brielle", "Roermond", "Giethoorn", "Houtepen" en "Lacomble".

-08-1973 Aankomst te Esbjerg.

-08-1973 Vertrek van Esbjerg.

-08-1973 Aankomst te Frederikshavn.

-08-1973 Vertrek van Frederikshavn.

-08-1973 Aankomst te Odense.

-08-1973 Vertrek van Odense.

24-08-1973 Aankomst te Den Helder.

03-09-1973 Vertrek van Den Helder, als onderdeel van MBdiv.321, samen met "Houtepen", alsmede MBdiv. 121, bestaande uit "Van der Wel" " Van Versendaal en "Zomer" Achtereenvolgens worden Urk, Zwartsluis, Vreeswijk, Goude, Nijmegen, Roermond, Maasstricht, Wanssum, Dordrecht en Den Briel bezocht.

21-09-1973 Aankomst te Vlissingen.

26-10-1975 Uit MBDiv.321 en uit dienst gesteld.

01-01-1984 Afgevoerd van de sterkte.

19-03-1985 Aankomst te Amsterdam gesleept door de "Westgat" en s'nachts onder de spoorbrug door naar het ME gebracht.

20-03-1985 In gebruik als kantoor. aan BB zijde herkenbaar aan de letters 'KVD' (kleine vaartuigendienst).

- -1995 Het vaartuig krijgt een nieuwe naam (HOUTEPEN), alsmede een nieuw naamsein t.w. M 882 een en ander i.v.m. de overgang naar het Mariniersmuseum, Wijnhaven te Rotterdam.

Naamswisseling Hr.Ms.Mahu — Hr.Ms. Houtepen — Hr.Ms. Mahu.

Per 1 maart 1995 werd Hr.Ms. Mahu in bruikleen afgestaan aan het Mariniersmuseum in Rotterdam. In een brief van 22 november 1995 werd het voorstel gedaan de naam van het schip te wijzigen in Hr.Ms. Houtepen met bijbehorende naamsein M 882, hetgeen per 7 december 1995 werd toegestaan. In het voorjaar van 2003 besloot de marineleiding in Den Haag, vanwege de bezuinigingen Hr.Ms. Houtepen (Mahu) af te stoten en het schip voor sloop te verkopen. Op 22 oktober 2003 werd het schip echter geschonken aan de Stichting Promotie Maritieme Tradities.

Na de overdracht werd de naam van het schip Hr.Ms. Mahu weer in ere hersteld. Amsterdam, 7 maart 2015

G.J. Abels,

Voorzitter Stichting Promotie Maritieme tradities.

