

uudet ilman sisäänjohteet sekä muuttaa ruis-
kutuspumput. Lisäksi todettiin, että hydrau-
lisen muuttajan esivaihteen hammaspyörät
koteloineen on uusittava ja että jäähdytysjär-
jestelmän riittävyys on tarkasteltava uudelleen.
Laskennallinen kululisyys näillä muutoksilla
olisi n. 5,67 miljoonaa markkaa (v. 2019 noin
190 258 euroa) veturia kohti.

Vaihteiston ohjauksen valinta paineilman
tai sähkön välillä annettiin Maybachin ratkais-
tavaksi. Se päättyi paineilmaohjaukseen, joka
aiheutti jälleen muutostöitä jo suunniteltuihin
rakenteisiin. Jo hankituksi päätetty tehonsäätäjä
sekä Mekydro-vaihteisto eivät soveltuneet tä-
hän tarkoitukseen.

Ongelmia syntyi myös käynnistysgene-
raattoreiden kanssa, joita ei voitukaan tilata
Maybachilta, vaan Strömbergiltä, mistä seurasi
merkittävä korotus laitteiston hintaan. Vaikka
kyseinen hinnannousu ei johtunut sopimukses-
sa mainituista hyvitetävistä syistä, suostuttiin
ylimääräinen hinta maksamaan. Samassa yhte-
tydessä pyydettiin lupaa tuuletinmoottorin vaih-
toon. Suunniteltu 380 V:n vaihtovirtamoottori
korvattiin 110 V:n tasavirtamoottorilla, jolloin
vaihtovirtageneraattori voitiin jättää pois. Myös
tämä hyväksyttiin.

Hr11-veturin kori alkaa hahmottua. Keulan muotoilusta paljastuu viitteitä niin Dm4:n kuin vaikkapa Dm6-7:n keulaprofiilista, joka tosin oli pyöreämpi. Moottorivaunuaikasta kielii myös selkeä paikka päätyovelle, mutta veturiin ei kulkua järjestetty. Kuva: Matti Bergströmin kokoelma.

Luovutustarkastuksessa havaittua

Hr11 tuli tunnetuksi siitä, että se oli hyvin vi-
kaherkkä ja osin tästä syystä se sai lempinimen
"Susi" tai vauhtiinsa liittyen "Lentävä Susi". Jo
luovutuksissa ilmeni ongelmia, joihin toki val-
mistaja reagoi ja pyrki ne korjaamaan.

Valmistusaikaisten ongelmien ja osien
saatavuuden takia veturit luovutettiin muussa
kuin numerojärjestyksessä. Niinpä ennen Hr11
1950 ja 1951 -vetureita vastaanotettiin veturit
1952, 1953 ja 1954. Näistä 1952 ja 1954 käytettiin
vaa'alla. Tuolloin todettiin, että sovitusta 15 000
kilon akselipainosta oli menty yli akseleittain
1 100, 600, 400 ja 1 000 kiloa, jolloin akselipainok-
si 15 tonnin sijaan tulikin 16,1 tonnia. Vastaanot-
totarkastuksessa annettiin ehdoksi, että rauta-
tiehallituksen täytyä käsitellä painokysymys ja
hyväksyä se. Ongelmiksi luovutuskoeajoilla kir-
jattiin mm. lämmityskattilan varoventtiili, jonka
vuoksi kattilat hyväksyttiin alennetulla 2,7 barin
paineella, kun tarkoitus oli 3,5 barin paine. Ve-
tureissa 1952–1954 noteerattiin vaihdelaatikoi-
den vuotavan öljyä.

Veturin 1951 lämmityskattilassa jouduttiin
tekemään sama paineenalennus kuin 1952:ssa.



Hr11-dieselveitureiden koeajot ja luovutuspäivämäärät

Hr11 1950

23.9.1955 Koeajo
27.9.1955 Luovutustarkastus (myös 24.9.)
27.9.1955 Vastaanotettu

Hr11 1951

31.8.1955 Koeajo
2.9.1955 Luovutustarkastus (myös 31.8.)
2.9.1955 Vastaanotettu

Hr11 1952

8.7.1955 Koeajo
13.7.1955 Luovutustarkastus
13.7.1955 Vastaanotettu

Hr11 1953

8.7.1955 Koeajo
13.7.1955 Luovutustarkastus
26.7.1955 Luovutustarkastus
26.7.1955 Vastaanotettu

Hr11 1954

9.7.1955 Koeajo
13.7.1955 Luovutustarkastus
13.7.1955 Vastaanotettu

Veturi rakentuu teräksen ja alumiinin käsittelyyn tottuneiden ammattimiesten käsissä Valmetilla 1955. Veturin katto oli alumiinia ja seinät sekä keulaosa vahvaa teräslevyä. Kuva: Matti Bergströmin kokoelma.



Maybach-moottorin öljynpaine oli sovittua al-
haisempi, mutta se hyväksyttiin silti – tosin
ponnella, että toimenpiteisiin on ryhdyttävä.
Tätä tuki sekin, että veturin 1950:n molemmat
moottorit olivat leikanneet kiinni osin alhaisen
öljynpaineen aiheuttaman lämpenemisen joh-
dosta. Pöytäkirjassa viitattiin myös Vv12-vaih-
toveturin moottoriongelmiin. Tässä sarjassa oli
samanlainen moottori.

*Allekirjoittaneet voivat hyväksyä veturin N:o
1951 moottorit vain varaamalla rautatiehallitukselle
tilaisuuden esittää moottorien suhteen vaatimuksia
myöhemmin hankkijan toimesta ja kustannuksella
suoritettavista rakennemuutoksista.*



Hr11 1951 Valmetin tehdasalueella keväällä 1956.
Kuva: Matti Bergströmin kokoelma.



