



Nach vielen Jahren des Wartens ist es endlich so weit: Kiss präsentiert das Muster der legendären HGe 4/4^I in Spur II_m.

derstände sich auf dem Dach befinden und eine mechanische Handbremse. Die Fahrzeuge sind für stehende Bedienung ausgelegt. Die Führerstandtüren befinden sich auf der Frontseite und werden via Plattform erreicht. Alle Maschinen sind mit einem kleinen Gepäckabteil für eine Nutzlast bis zwei Tonnen versehen, das über zwei Schiebetüren verfügt. Die beiden Scherenstromabnehmer auf dem Dach sind über eine Hochspannungsleitung verbunden. Nach einem Zwischenfall mit Todesfolge wurde bei allen Lokomotiven der Stromabnehmer I über dem Gepäckabteil elektrisch und pneumatisch abgetrennt. Aus diesem Grund verkehren die Loks heute nur noch mit dem gehobenen Stromabnehmer II. Der abgetrennte Stromabnehmer ist aber aus optischen Gründen auf dem Dach verblieben. Auch das Gepäckabteil der Lokomotiven wird seit Längerem nicht mehr genutzt. Der Zahnradantrieb ist fest mit der Antriebsachse gekoppelt und arbeitet nach dem zweilamelligen Abt-System. Jede Achse verfügt über ein eigenes Zahnrad.

Mit der Ablieferung der leistungsstarken HGe 4/4^{II} Anfang der 1990er-Jahre wurden die HGe 4/4^I immer mehr nur noch in untergeordneten Diensten eingesetzt. Zuerst in Regionalzügen, später in Dienstzügen, und zum Schluss blieb ihnen gerade

noch der Rangierdienst in Brig und Andermatt. Die meisten HGe 4/4^I sind mittlerweile verschrottet, die HGe 4/4^I 36 wird vom 2016 gegründeten Verein MGB Historic behütet und der Nachwelt erhalten. Sie steht im Depot Göschenen.



Seit der Elektrifizierung bildeten diese Loks über viele Jahre hinweg das Rückgrat der Zugförderung.