

benötigter Schnellzugswagen der Gattung Bm234, von denen das Untergestell verwendet wurde. Das Laufwerk und der Wagenkasten stellen gänzliche Neubauten dar. Die neuen Drehgestelle der Bauart SGP 400 3SMG sorgen mit ihrer Luftfederung und den hydraulischen Dämpfern auch bei 200 km/h für eine angenehme Laufruhe. Das Drehgestell weist neben der Scheibenbremse auch eine Magnetschienenbremse auf, die Wagen sind mit einer Notbremsüberbrückung versehen. Für den Fahrgastwechsel steht nur an einer Wagenseite eine beidseitige Schwenkschiebetüre mit Klapptrittstufen zur Verfügung. Daran anschließend ist das Serviceabteil untergebracht.

Der Innenraum besteht aus zwölf Abteilen. Drei Abteile gehören der ersten Klasse an und haben eine integrierte Nasszelle. Die Abteile der zweiten Klasse sind mit in Wandschränken integrierten Waschbecken und einer gemeinsamen Nasszelle an einem Wagenende versehen. Der Vorratsbehälter für die Nasszellen umfasst ein Volumen von 2000 Litern. Eine UV-Entkeimungsanlage stellt sicher, dass das mitgeführte Wasser Trinkwasserqualität aufweist.

Die Abteile sind in beiden Wagenklassen mit je drei bequemen Betten ausgestattet und im Tagesverkehr zu Sitzwagen umstellbar. Im Serviceabteil sind ein Kühlschrank, eine Mikrowelle, eine Kaffeemaschine und eine Spüle untergebracht. Für den Kontakt zwischen Servicepersonal und Fahrgästen dient eine Weckruf- und Gegensprechanlage. Die elektrischen Einrichtungen werden über einen Mehrsystem-Energieversorgungsblock versorgt und sind in den gängigsten UIC-Spannungen einsetzbar.

Die ÖBB haben alle 42 gebauten Fahrzeuge übernommen und betreiben diese mit unveränderter Wagennummer, doch mit der geänderten Halterkennung D-ÖBB weiter. Mit der Übernahme der Wagen wurde die Klasseneinteilung der Abteile aufgehoben und neu festgelegt. Die einstigen Erstklassenabteile bieten nun neun Luxusschlafplätze und die einstigen Zweitklassenabteile 27 Betten erster und zweiter Klasse an.

Schlafwagen WLBmz 76-94.200 und WLABmz 76-94.300 (ex CNL)

Die Gründung der DACH-Hotelzug AG als gemeinsame Gesellschaft der DB, der SBB und der ÖBB erforderte die Anschaffung neuen Wagenmaterials für das neue Nacht-



Die beiden Schlafwagen WLABmz 61 81 76-94 321 und WLBmz 61 81 76-94 219 bei Haiming.

zugskonzept. So wurden damals neue Rusesitzwagen Bmpz 28-94 und zwei Doppelstock-Schlafwagentypen beschafft. Die ÖBB übernahmen 1996 nach ihrem Ausstieg aus der Hotelzug-Gesellschaft einen Teil der Wagenflotte. Es waren dies je fünf WLABmz und WLBmz und allesamt Neubauten von 1995. Die WLABmz stammen von Talbot, die WLBmz wurden von Talbot und SGP gebaut und sind infolge ihrer Bauform um einen halben Meter länger als die konventionellen 26,4-m-Fahrzeuge.

Die WLABmz 76-94.300 verfügen über vier De-luxe-Abteile mit Dusche und WC im Obergeschoss. Sie werden einbettig als erste oder doppelbettig als zweite Klasse vermarktet. Neun Abteile sind mit Waschgelegenheit zu maximal zwei Betten vorhanden, eines ist im Obergeschoss über dem Aggregatsbereich, alle anderen befinden sich im Untergeschoss zusammen mit dem mittig situierten Aggregatsbereich. Sie werden je nach Belegung als Erst- oder Zweitklassenabteile vermarktet. Zudem befinden sich noch zwei Abteile zweiter Klasse mit vier Betten über den Drehgestellen im Zwischengeschoss. Sie verfügen ebenfalls über Waschbecken. In den Wagenübergängen sind die WC-Anlagen bzw. die Waschräume vorgesehen. Das Dienstabteil ist neben der Einstiegsplattform untergebracht. Die WLABmz können maximal 13 Betten der ersten Klasse und maximal 34 Betten der zweiten Klasse aufweisen.

Die WLBmz 76-94.200 verfügen über 19 gleich grosse Abteile in der Grundgrösse von 1730 × 1950 mm, verteilt auf alle drei Ebenen. Die beiden Abteile im Zwischengeschoss sind mit vier Betten versehen, neun Abteile sind im Obergeschoss, die acht im Untergeschoss sind mit zwei Betten ausgestattet. Alle Abteile sind mit Waschbecken versehen, die WC-Anlagen sind wiederum an den Wagenenden untergebracht. Das Dienstabteil befindet sich am gleichen Ort wie beim WLABmz, wobei diese Wagenausführung max. 42 Personen eine Schlafmöglichkeit bietet.

Die ÖBB setzten die fünf Pärchen – zusammengesetzt aus einem WLABmz 76-94.300 und WLBmz 76-94.200 – in den Zugsparen EN 466/467 «Wiener Walzer» zwischen Wien und Zürich bzw. EN 246/247 zwischen Wien und Bregenz ein. Es sind dies die Wagen 76-94 215 bis 219 bzw. 76-94 321 bis 325. Sie waren zunächst dunkelblau lackiert, im Zuge des Upgrading-Programms erhielten auch diese Fahrzeuge das neue Farbschema. Die Wagen wurden zwischen Februar 2017 und April 2018 in das neue Erscheinungsbild des ÖBB Nightjet versetzt. Der Wagen 76-94.218 ist seit einem Unfall am 20. April 2018 in Salzburg Hbf. ausser Betrieb, der ebenfalls betroffene Unfallwagen 76-94 325 ist nach einer Reparatur seit September 2018 wieder im Planverkehr anzutreffen. Das Ende der Serie ist jedoch absehbar.