

ursprünglich in den Farben Ultramarinblau und Hellbeige. Die ersten 20 Wagen hatten ein elfenbeinfarbiges Dach, bei den anderen war es umbragrau.

Die Jenbacher Liegewagen waren die ersten, bei denen auf den Einbau einer Dampfheizung verzichtet wurde. Sie haben eine 2-Kanal-Luftheizung und UIC-Lautsprecher. Die Energieversorgung erfolgt über die Zugssammelschiene. Die Bcmz61 wurden bei Indienstnahme mit Drehgestellen der Bauart MD 61 C ausgestattet, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt waren. Mitte der 1980er-Jahre wurden versuchsweise MD522-Drehgestelle verwendet und Fahrversuche bis 230 km/h abgehalten. Es blieb beim Versuch samt Rückbau 1993/94. Einige Liegewagen fanden vorübergehend als RoLa-Begleitwagen Verwendung.

Die Serie wurde ab 2004 in das Upgrading-Programm einbezogen. Dabei wurden neben neuen Dekormaterialien auch geschlossene WC-Anlagen, eine Notbremsüberbrückung und eine Brandschutzeinrichtung berücksichtigt. Die Klimaanlage wurde nachträglich eingebaut, wobei diese Wagen anhand der Ganzfenster zu erkennen waren. Mit dem nachträglichen Einbau von Schlingerdämpfern konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 200 km/h angehoben werden, die Serie wurde zu Bcmz 59-90.0 umgezeichnet, einhergehend mit der Neulackierung im Upgrading-Design.

Die ÖBB haben im Oktober 2016 den 59-90 022 zum Designmusterwagen für die



Der seit 2017 umfolierte Liegewagen Bcmz 73 81 59-91 104-4 der ÖBB bei Roppen.

ÖBB-Nightjet-Verkehre auserkoren, denen weitere 28 Fahrzeuge folgten und entsprechend im TS-Werk Simmering in Wien umgestaltet wurden.

Im ÖBB-Nightjet-Design befinden sich die Wagen 61 81 59-90 000, 001, 003, 005 bis 010, 012, 016, 019 bis 022, 027, 032, 035 bis 037, 041, 044 bis 046, 048, 052 und 057 bis 059. Der Wagen 59-90 032 wurde nach dem Unfall am 20. April 2018 in Salzburg Hbf. ausgemustert.

#### Liegewagen Bcmz73 59-91100

Diese Wagenserie besteht aus zehn Wagen, die 1991 von den Jenbacher Werken als druckdicht ausgeführte Liegewagen beschafft wurden und dem Grundkonzept der Bmz73 21-91.100 folgen. Lediglich die Fensterteilung weicht im Bereich des Begleiterabteils und der Waschräume von der Typenkonzeption ab. Der Wagen bietet neun Fahrgastabteile mit 1,884 mm Länge und kann wahlweise mit vier bzw. sechs Personen belegt werden. Je nachdem können

zwischen 36 und 54 Personen befördert werden. Am Wagenende 1 befindet sich das Vakuum-WC, am Wagenende 2 das Begleiterabteil, ein weiteres Vakuum-WC und zwei Waschräume. Auch technisch gleichen die Wagen den Bmz 21-91.100, indem die elektropneumatische Bremse über die UIC-Leitung angesprochen wird bzw. die Liegewagen für den Einsatz von Tunnelstrecken mit vorgeschriebener Notbremsüberbrückung ausgestattet sind. Die Wagen wurden mit konventionellen Gummikulstübergängen ausgeliefert und haben eine 1-Kanal-Klimaanlage mit elektrischer Nachheizung im Abteil. Die Türen werden wiederum über Drucktaster bedient, Infrarotsensoren überwachen den Türraum. Mit ihren MD522-Drehgestellen sind die Liegewagen für 200 km/h zugelassen.

Fünf Wagen dieser Liegewagenbauart wurden im Rahmen des Upgrading-Programms in den Jahren 2004/05 modernisiert. 2013/14 folgten die restlichen fünf Wagen. Alle Liegewagen wurden in den



Der ÖBB-Liegewagen Bcmz 61 81 59-90 035-5 von den Jenbacher Werken im Nightjet-Design bei Vöcklabruck, rechts ein ex DB-Schlafwagen.