

Nesttun-Osbanens vogn CDFo I

Rapport fargeundersøkelser



**Resultater etter fargeundersøkeløser på gjenværende deler av vognkasser fra
Nesttun-Osbanens Oldbury-vogner**

Osbanens Venner – desember 2022

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Det vises til prosjektbeskrivelsen «*Sørøver med Osbanen - Utvikling av konstruksjonstegninger til Nesttun-Osbanens første passasjervogn*» og til rapporten «*Nesttun-Osbanens vogn CDFo I – Rapport fra dokumentasjon av vognkasse*». Sistnevnte dokument beskriver resultatene av oppmåling, tegning og granskning av de gjenværende delene av Osbanens vogn CDFo I og to andre engelsbygde vognkasser fra Osbanen. Fargeundersøkelser er imidlertid ikke omtalt, men beskrives i herværende rapport i stedet.

Det finnes ingen skriftlige kilder fra Nesttun-Osbanens samtid som omtaler bruken av farger på banens engelske passasjervogner. Imidlertid finnes noen få omtaler av farger på andre vogner på Osbanen.

Heller ikke finnes det fargefoto fra banens driftstid. Eldste kjente fargefoto som viser en av Osbanens Oldbury-vogner fra tiden etter at banen var nedlagt, stammer fra 1970. Utover i 1970-årene er noen flere foto tatt. Utfordringen med foto som er tatt etter at banen var nedlagt, er at disse ikke nødvendigvis viser farger som ble brukt mens vognene var i trafikk på Osbanen. En nærmere presentasjon av fotoene kommer senere i denne rapporten.

Hos Norsk Jernbanemuseum på Hamar finnes Osbanens vogn CDFo III og Co XV (i dag omtalt som hhv. CFo 8 og Co 9, som var numrene vognene fikk på Urskog-Hølandsbanen.) Disse vognene er begge bygget av norske Skabo Jernbanevognfabrik. Utvendig har vognene opprinnelig og mens de gikk på Osbanen hatt lakkert teakkledning. De ble imidlertid malt røde mens de var i Urskog-Hølandsbanens eie. Spor av maling utenpå disse vognene gir derfor ingen indikasjoner på utvendige farger på Osbanens engelske vogner.

Vognreparasjonsprotokollen fra Osbanen, som eksisterer i avskrift for årene 1900 – 1915, viser at Skabo-vognene utvendig kun ble lakkert, mens Oldbury-vognene ble malt og lakkert. Innvendig, hvor vognene har blitt malt flere ganger i løpet av Osbanens driftstid, er det imidlertid å forvente at noen av de samme fargene er å finne i både Skabo- og Oldbury-vogner. Det er imidlertid ikke usannsynlig at første/eldste farge, som gjerne var fabrikantenes standard leveransefarger, er ulike.

Basert på ovenstående kan det konkluderes med at kunnskapen om fargebruk på Osbanens Oldbury-vogner primært må søkes funnet på de delene av vognkasser som Osbanens Venner har i sitt eie:

- Vogn CDFo I. Litt mer enn en halv vognkasse, inneholdende passasjeravdeling og postkuppe. Både gulv, tak, vegger, skillevegg og innredning i postkupeen stammer fra banens driftstid. Vognen ble brukt som hytte fra etter banens nedleggelse og frem til Osbanens Venner overtok den i 1984.
- «Solstrand-vognen». Litt mindre enn en halv vognkasse fra en ren passasjervogn litra Co eller BCo. Stod som uthus på en fritidseiendom ved Solstrand i Os inntil Osbanens Venner overtok den i 1992.
- «Lyssand-vognen». Litt mer enn en halv vognkasse fra en ren passasjervogn litra Co. Stod som uthus i en hage på Lyssand i Os inntil Os kommune demonterte og hentet den ca. 1998.

Kun taket, den ene sideveggen og halvparten av innerdelen av endeveggen eksisterer, resten har gått tapt.

Som vi skal komme tilbake til nedenfor, finnes det imidlertid også foto av en fjerde vognkasse som kaster lys over de utvendige fargene.

Ettersom vogn CDFo I er den vognen som primært undersøkes med tanke på fremtidig restaurering eller gjenoppbygging, og det i tillegg er denne vognen som har gjennomgått flest ombygginger, er de fleste fargeundersøkelsene gjort på denne vognen.

En gjennomgang av Osbanens vognreparasjonsprotokoll for perioden 1900 – 1915 viser at vogn CDFo I var langt hyppigere innom verkstedet enn noen av de andre vognene. Den ble også malt utvendig hele seks ganger i løpet av perioden. De andre vognene ble jevnt malt to eller tre ganger i samme periode. Vogn CDFo I må også ha fått behov for maling innvendig ved de to større ombyggingene som ble foretatt: etablering av ny skillevegg og innredning av postkupé i 1919 og flytting av skilleveggen for utvidelse av postkupeen i 1929. Innvendig gjenspeiles de mange verkstedsbesøkene av at vogn CDFo I har hatt flere ulike farger enn de to andre Oldbury-vognene som Osbanens Venner har deler fra.

Denne rapporten er utarbeidet av Per Ivar Tautra for Osbanens Venner. Som underlag er benyttet blant annet liste med fargekoder mm. mottatt fra Ole Pål Nesttun Malerfirma AS, foruten egne observasjoner.

1.2. Gjennomført feltarbeid

Fargeundersøkelsene er gjennomført av Ole Pål Nesttun Malerfirma AS, ved Malin Jensen Sjøvold og Janne Nesttun. Janne Nesttun har hatt den faglige ledelsen. Hun har erfaring med både malingsarbeid og fargeundersøkelser i historiske bygninger, og ble Osbanens Venner anbefalt av Hardanger og Voss Museum.

Arbeidet som ble utført av malerfirmaet, startet i november 2021 og pågikk til mars 2022. Arbeidet ble utført innimellom andre oppgaver, og samlet tid brukt av Ole Pål Nesttun Malerfirma summerer seg til 100 timer.

Fargeundersøkelsene er konsentrert til vognkassen fra vogn CDFo I, men det er også gjort undersøkelser på Solstrand-vognen og Lyssand-vognen, både for å supplere og for å få kunnskap om bruken av farger på Osbanens Oldbury-vogner generelt.

Per Ivar Tautra fra Osbanens Venner har fasilitert, identifisert uoriginale deler, pekt på hvilke farger som stammer fra nyere tid, samt gjort enklere undersøkelser, for å finne deler det kunne være verd å undersøke nærmere og hvilke deler det ikke var tegn til å finne eldre farger på. Han har deretter oppsummert funnene i denne rapporten. Hans tidsbruk knyttet til fargeundersøkelsene beløper seg til ca. 115 timer.



Figur 1. Malermester Janne Nesttun i arbeid med å undersøke utvendig sidevegg fra Lyssand-vognen.



Figur 2. Janne Nesttun t.v. og Malin Jensen Sjøvold gransker bjelken over plattformen på vogn CDFo I.

1.3. Metodikk

Malerfirma Nesttun har laget fargetrapper, dvs. skrappt av lag for lag med maling slik at lagene i fargehistorikken kommer til syne. Fargetrappene viser både antall malingslag og fargene i kronologisk rekkefølge. Fargetrappene kan også avdekke hvilke materialer og redskaper som har vært brukt, i tillegg til om lagene har vært dekorert med f.eks. lasur eller andre teknikker.

Ved å sammenligne fargetrapper som er laget forskjellige steder i vognkassen kan vi se hvilke farger som har vært brukt samtidig. Drøftinger rundt funn og datering av de enkelte lagene presenteres for hver enkelt vogndel nedenfor.

De enkelte fargene som er avdekket, er søkt identifisert ved hjelp av både fargemåler og NCS fargevifte. Fargelagene er først tolket ved hjelp av fargemåler. Deretter er resultatet kontrollert manuelt mot fargevifte. For alle fargetrappene er det påført hhv. treverk, grunning og rekkefølge på malingslagene. For hver trapp er det skrevet en liste over identifiserte farger. De identifiserte fargene er beskrevet med både ord og NCS-kode. I praksis betyr dette at ikke alle resultatene nødvendigvis er helt eksakte, da det er nærmeste standardiserte NCS-kode som er registrert.

Fargetrappene er plassert på steder hvor malingen tilsynelatende har vært godt bevart og hvor det har vært grunn til å anta at alle lagene kunne være intakte.

1.4. Feilkilder

Det ville ha ført for langt å undersøke absolutt alle deler av vognkassene. Det er derfor mulig at enkelte fragmenter/rester av lag som kanskje eksisterer på bare mindre deler av treverket, har unnsuppet undersøkelsene. Vogn CDFo I fremstår som mest komplett av de eksisterende vognkassene. Samtidig har denne vognen blitt ombygget og reparert en rekke ganger.

Linoljemaling, som er den malingstypen som har blitt brukt på vognkassen i banens driftstid, som har stått tildekket, vil gulne. Fargene på malingslagene som blir avdekket, er derfor ikke nødvendigvis korrekte; hvitt er blitt gult, blått er blitt grønt osv. Dagslyset vil bleke gulningen, men det tar opptil et par måneder før fargen har opprinnelig utseende tilbake. Det er derfor en fordel at fargeundersøkelsene har pågått over flere måneder. De fleste fargetrappene ble laget lenge før fargene ble endelig identifisert. Det er også holdt øye med fargetrappene i tiden etter, slik at vi ser at ingen utpregede endringer i fargene har funnet sted.

Osbanens vogner var i kontinuerlig i bruk i tidsepoken da banen var i drift, fra 1894 til 1935. Vognene ble da naturlig nok utsatt for mye slitasje. Banens vognhall var dessuten åpen, uten vegger, og lå like ved sjøkanten på Osøyro. Særlig de tidlige utvendige fargelagene kan derfor være vanskelige å identifisere, både fordi de kan ha blitt slitt vekk mange steder og fordi banen kan ha funnet det formålstjenlig eller nødvendig å fjerne tidligere maling helt før vognene skulle males på nytt. Det har da også vist seg krevende å avdekke en helt entydig fargehistorikk for vognkassenes utsider. Innvendig i vognkassene synes de fleste eller alle malingslagene å være intakte.

I Osbanens driftstid kunne ulike farger bli benyttet til grunning. Typisk var grått brukt som grunning, men også oker, fordi oker var en farge som var billig å lage. Det er også mulig at vognene ble grunnet

flere ganger i løpet av driftsperioden. Det kan i noen tilfeller være vanskelig å vite ut om et malingslag har vært brukt som farge eller kun som grunning.

Osbanen ble nedlagt lenge før standard fargekoder ble etablert. Når gamle malingslag nå identifiseres og klassifiseres med navn og NCS-kode, skjer det med en viss standardisering: Det er nærmeste standard NCS-kode som benyttes. Små nyanser kan dermed gå tapt.

Osbanens vogner ble malt til ulike tider og av ulike malere. Det er mulig at banens egne folk tok malerarbeid, men i alle fall noen ganger ble maling av vogner satt ut til malermestere. Det skjedde imidlertid aldri at Osbanen tok alle vognene inn for maling samtidig. Vognene ble malt etter behov. Dersom banen bestemte seg for å bytte farger på vognene, må byttet således ha skjedd over flere år, slik at ikke alle vognene fikk den nye fargen samtidig. Fraværet av standardiserte fargekoder gjorde at eksakt farge kunne variere litt fra gang til gang, idet det ble opp til hvordan den enkelte maleren blandet malingen. Det kan derfor ha vært små nyanseforskjeller i fargene mellom vogner eller vognodeler som ellers var ment å være like. Funn av farge på en vogn eller en vognedel trenger derfor ikke å være eksakt fasit for fargebruken på en annen tilsvarende vogn eller del.

Undersøkelser gjort etter at fargetrappene er laget har avdekket at det noen steder har vært flere malingslag andre steder på veggene enn akkurat der hvor trappene er laget. Slike tilfeller er kommentert under omtalen av hvert enkelt objekt.

1.5. Farger kjent fra nyere tid

En viktig oppgave er å identifisere hvilke farger som har blitt påført etter 1935. De bevarte vognkassene eksisterte som hhv. hytter og uthus fra banen ble nedlagt i 1935 og til Osbanens Venner overtok dem. Av alle de tre bevarte vognkassene eksisterer det fargefoto fra slutten av 1970-årene. Vi vet derfor hvilken farge de hadde utvendig i den siste delen av perioden hvor de var i privat eie som hytte og uthus. Fra banen ble nedlagt og frem til fotoene er tatt har det imidlertid gått minst 40 år. Det er en lang periode, og det må regnes som sannsynlig at vognene har blitt malt *minst* én gang i løpet av denne perioden. Første gang vognkassene ble malt mens de stod som hytter og uthus, har de nødvendigvis ikke fått samme farger som senere. Vi må derfor være åpne for at også eldre farger som dukker opp, kan stamme fra tiden etter 1935.

I det etterfølgende vises med foto de fargene som er kjent på hver av de tre vognkassene.

1.5.1. Vogn CDFo I



Figur 3. Eldste kjente fargefoto av CDFo I. Fotoet er trolig tatt i slutten av 1970-årene. Av andre foto av vognkassen tatt før restaurering ble igangsatt ca. 1993 vet vi at også undersiden av taket over vognens plattform var gult, samme guldfargen som på vindusrammene. Foto: Leif Riim.



Figur 4. Første lag med maling påført av Osbanens Venner, ca. 1993. CDFo I og Solstrand-vognen er her bygget sammen. Foto: Per Ivar Tautra.



Figur 5. Andre lag med maling påført av Osbanens Venner, året er 1997. Foto: Per Ivar Tautra.



Figur 5B. Tredje lag med maling påført av Osbanens Venner. Vognen ble malt rød i 2002. Foto: Ingvard Aam.



Figur 6. Fjerde lag med maling påført av Osbanens Venner kom på i 2003. Vognen har ikke blitt malt senere. Fotoet er tatt i 2003. Foto: Per Ivar Tautra.



Figur 7. Foto tatt inne i Solstrand-vognen ca. 1993, da alt av vegger i denne var nybygget. Vi ser mot postkupeen i CDFo I, hvor posthyllen og bordplaten er rødmalte. Studie av dette bildet viser at rødfargen på bordplaten var delvis avskrapet da bildet ble tatt, altså ikke ny. Foto i Leif Riims album.



Figur 8. Nymalt postkupé fotografert i 1994. Foto: Per Ivar Tautra.



Figur 9. Foto tatt inn i CDFo I i mars 2010. Vi ser mot postkupeen, lengst bak ser vi kupeen i Solstrand-vognen. Foto: GS Foto.

1.5.2. Solstrand-vognen



Figur 10. Eneste kjente fargefoto tatt av Solstrand-vognen før den ble hentet av Osbanens Venner. Fotoet er trolig tatt i slutten av 1970-årene. Etter ankomst Stend ble vognen malt med samme farge som vogn CDFo I, se foto figurene 4 - 6 ovenfor. Foto: Leif Riim.

1.5.3. Lyssand-vognen



Figur 11. Lyssand-vognen fotografert i 1992 eller 1993. Også et foto fra slutten av 1970-årene viser den med de samme fargene: gult panel med hvite rammer på dører og vinduer. Foto: Per Ivar Tautra.

Barnebarnet til opprinnelig eier av vognkassene som stod i Feråsen ved Steinsvik, deriblant CDFo I, er jernbaneinteressert og vokste selv opp i Feråsen. Han er i januar 2022 spurt om han husker om vogn CDFo I hadde andre farger enn rødt og gult tidligere, men han kan dessverre ikke huske noe om dette. Tilsvarende er familien som eide Lyssand-vognen, spurt om vognkassen ble malt mens de hadde den og hvilke farger den eventuelt hadde tidligere, men også her er vi for sent ute: kun gult og hvitt huskes, og ingenting om de hadde malt vognkassen kan sies. Ingen av familiene kjenner til gamle foto som kan kaste lys over spørsmålene.

1.6. Skriftlige kilder om farger på Osbanens vogner

Som omtalt i innledningen, jf. kap. 1.1, er det ikke kjent skriftlige kilder som sier noe om farger på Osbanens Oldbury-vogner. I liten grad er bruken av farger på andre vogner på Osbanen omtalt. I et brev til Skabo Jernbanevognfabrik datert 8. november 1905, angående bestilling av to nye lukkede godsvogner litra G skriver NOB: *«Udvendig farve saa lig oliet egetræ som muligt, altsaa i lighed med den sidst leverede bogievogn.»* Den sist leverte vognen som det refereres til, var en godsvogn litra Go som ble levert av Skabo i 1905. Det var en godsvogn som også kunne benyttes til passasjertrafikk etter behov.

I et brev datert 10.09.1921 fra Nesttun-Osbanen til ingeniør Trygve O. Herfeldt angående bestillingen av to nye godsvogner fra Linke Hofmann Werke i Breslau, skriver Osbanen: *«Begge vogne, ønskes malt med en mørk graa tone. Understellet og jernrammen derimot sort.»*

Av brevene ser vi at Osbanens tre godsvogner levert i 1905 og 1906 ble malt med en farge som skulle være så lik oljet eiketre som mulig. I bestillingen av en godsvogn i 1907 er fargevalg ikke omtalt. De to siste godsvognene, som ble levert i 1921, skulle derimot være mørk grå. Grått var en vanlig godsvognfarge, og det er ikke unaturlig at Osbanen lot godsvognene males grå. Farge lik oljet eiketre, som de tidligere leverte godsvognene, indikerer fargenyanser som ikke har vært uvanlige på jernbanevogner. Dette kommer vi tilbake til nedenfor.

Om bruk av farger innvendig i passasjervogner skriver Nesttun-Osbanen i bestilling av to nye vogner til Skabo Jernbanevognfabrik i brev datert 18.04.1914: *«Maling indvendig ønskes krongult med mahogni-skummet sæter, selvfølgelig hvitt tak.»* Angående leveransen av de samme passasjervognene skriver Skabo Jernbanevognfabrik til Osbanen 10. juli 1914: *«Straks før avsendelsen av vognerne opdaget vi at bænkene i de 2 stk. C.o.. – vogner ved en feiltagelse er malet med en brun teak-farve i stedet for mørk mahogny, hvilket bedes undskyldt.»*

Som vi skal se senere, synes gult å være en benyttet veggfarge innvendig i også CDFo I fra samme periode, og Osbanens ønskede setefarge fra bestillingen i 1914 er benyttet også i vogn CDFo I.

Ettersom det ikke er funnet arkivmateriale etter fabrikanten Oldbury som kaster lys over leveransen av vogner til Osbanen eller andre samtidige leveranser, har vi heller ingen engelsk kilde om bruk av farger på Osbanens vogner. Fra Narrow Gauge Railway Society er det imidlertid opplyst at det var forholdsvis vanlig ved engelske fabrikker at lokomotiver og vogner ble levert fra fabrikk med grå grunning (gray primer), slik at vognene kunne males ferdig hos sluttkunden. Så var det også normalt at farge ble valgt etter den nærliggende større jernbanes fargevalg. I Oldburys spesifikasjoner fra 1893, som finnes i Osbanens eget arkiv, heter det imidlertid om maling: *«The outside to be well filled*

in, and after words rubbed down, and then to receive three coats of finishing color, fine lined and varnished.” Oldbury la altså opp til å male vognene før de forlot fabrikk.

1.7. Funn av farger på andre bevarte vogner fra Osbanen

1.7.1. Fargeundersøkelser i vogn CDFo III (i dag benevnt CFo 8) på Hamar i 1994.

Da Norsk Jernbanemuseum på Hamar i 1994 skulle restaurere vogn CFo 8 (opprinnelig CDFo III på Osbanen), satte materiellansvarlig Roar Stenersen opp en liste over de fargene som ble skrapet frem innvendig i vognen. Vognen ble bygget for Osbanen av Skabo Jernbanevognfabrik i 1895. Det er mulig at første lag maling var fabrikkens valg, men i alle fall senere lag vil reflektere Osbanens egne valg. Det er derfor sannsynlig at noen farger vil være felles mellom CFo 8 og det vi finner i CDFo I. Nyttig er det å kjenne fargehistorien til CFo 8 også fordi denne vognen i likhet med CDFo I fikk innredet postkupé i 1919. (Osbanen innredet postkupé i to vogner, og begge vognene eksisterer.) I det etterfølgende gjengis avskrift av listene med farger i vognen slik de ble beskrevet i vedlegg til brev datert 22.03.1994 fra Roar Stenersen til Per Ivar Tautra.

P. Kupé

Tak: Sinkhvit

Vegger:

- 1. Mørk eikelasering*
- 2. Lys eikelasering*
- 3. Lys oker (ikke setene)*
- 4. Sennepsgul*
- 5a. Øvre veggfelt = Lys gråblå – NCS 4010B10G*
- 5b. Nedre veggfelt og benker = Ultramarin blå (svært mørk)*
- 6. Hele kupeen gul som NCS 3070Y20R.*
- 7. Hele kupeen som 5a.*
- 8. Beige grå (NSB 1950-årene)*
- 9. (JBM farger) – Brun seter og nedre veggfelt og grå*

Post/konduktøravdeling:

- 1, 2 og 3: Som i P.avd.*
- 4. Lys gråblå som 5a over.*
- 5. Merk denne: Ultramarin (som 5b) i postkupeen frem til skilleveggen som mangler. Konklusjon: Fargen var Blå/mørk blå til 1919 i P. avd.*
- 6. Beige pisket med gult/brun.*
- 7. Lys blå igjen (som 4 over).*
- 8. Lys gul – NCS 1020Y.*
- 9. Grå beige (JBM).*

Gulv:

- 1. Mosegrønn*
- 2. Brun*
- 3. Grå*

4. Grå

Selve posthylla (montert i 1919?) har følgende farger

Utvendig:

1. Oker
2. Gråblå
3. Lys oker
4. Beige (JBM)

Inni: hyllen er det samme mørke ultramarin blåfarge som i P. avd under viduene mellom 2 og 3.

1.7.2. Vogn Co XV (i dag benevnt Co 9) ved NJM

Denne vognen, bygget av Skabo for Osbanen i 1914, er ikke undersøkt, og vi har heller ikke kunnskap om hvilke farger som eventuelt ble avdekket ved restaurering av denne i 1994-95.

1.7.3. Vogn litra Co fra 1895 bevart i Os

Vognkassen, bygget av Skabo til Osbanen i 1895, ble i 2016 hentet fra en privat hage på Kismul ved Kalandsvatnet og deretter flyttet til lager i Os. Det er ikke gjort undersøkelser av farger i vognen, men noen observasjoner er gjort ved befaring i oktober 2020. Vognen har opprinnelig hatt lasur på alle veggene, men har senere fått mørk blå og svart farge på nedre del av veggene, mens den har beholdt lasur på øvre del av veggene. Det kan noen steder se ut til at den også har vært lys gul, men dette må eventuelt undersøkes nærmere. Observasjonene av farger i denne vognen harmonerer med de funnene som er gjort i de øvrige vognene som eksisterer fra Osbanen og som er undersøkt.

2. Funn og konklusjoner – utvendige farger

2.1. Utvendige undersøkelser vogn CDFo I

På vogn CDFo I har det vist seg vanskelig å finne en entydig historikk på utvendig veggpanel. Vognkassen har blitt skrapet og malt ikke mindre enn fire ganger etter at den kom til Stend i 1992. Det må også antas at vognkassen er malt minst én gang mens den stod som hytte i perioden 1935-1984. I tillegg er mye av den utvendige kledningen skiftet. Mye av fargehistorikken har dermed gått tapt. Det er gjort flere forsøk på å finne eldre farger på trestykket som ligger over skyvedøren i endeveggen. Dette stykket har vært godt beskyttet mot regn av takutstikket over vognens plattform. Dessverre har det heller ikke her vært mulig å finne andre farger enn de vi kjenner fra foto; rødt i hytteperioden og de fargene som Osbanens Venner har påført. Imidlertid er også grått funnet.

Et foto tatt av vognkassen mens den var under oppussing ca. 1993, viser vognkassens endevegg etter at denne er skrapet, men før den er påført ny maling. Det kan da se ut som det har vært en mørk brun farge under rødmalingen fra hytteperioden. Dessverre er fotoet uskarpt. Som vi skal se i det etterfølgende, er imidlertid malingen Osbanens Venner påførte ca. 1993, nesten lik den siste brunfargen som ser ut til å ha blitt påført vognen i Osbanens driftstid. Osbanens Venner har trolig tilstrebet å kopiere den da lett synlige brunfargen som lå bak den røde hyttemalingen.

To steder har vi funnet panelbord som ikke har blitt malt av Osbanens Venner:

1. Nedre endene av stående panelbord på endeveggen mot plattformen. Foto fra Feråsen viser at allerede mens vognen stod som hytte, var det montert et beslag over nedre del av panelbordene i endeveggen, trolig fordi de hadde begynt å råtne der de stod ned mot bakken. Osbanens Venner monterte et nytt beslag her ca. 1993, før vognkassen ble malt. Beslaget er siden ikke fjernet før arbeidet med å dokumentere vognkassen ble påbegynt i 2015.
2. Øvre endene av stående panelbord over vinduene på sideveggene. Her monterte Osbanens Venner langsgående bord, oppe under taket, ca. 1993, og har ikke malt før bordene ble montert. Bordene har stått på inntil dokumentasjonsarbeidet ble påbegynt.

Undersøkelser av de ovenfor nevnte panelbordene viser at mye maling har forsvunnet også før Osbanens Venner overtok vognkassen. Panelbordene begge steder er svært malingslitte. Begge steder finner vi imidlertid rester av rødmalingen fra hytteperioden. I tillegg finner vi fragmenter av gult/oker og grått. På panelbordene bak vognens plattform finner vi i tillegg fragmenter av ulike brunfarger, men det er ikke mulig å fastslå en entydig rekkefølge eller å identifisere fargene med NCS-koder. Det fremstår imidlertid som sikkert at brunfarger funnet her er eldre enn perioden da Osbanens Venner har disponert vognkassen. Gult funnet samme sted ligger under/bak det brune, og gult stammer dermed fra Osbanens driftstid.

Et tredje sted som har blitt undersøkt og som gir viser seg å inneholde mange lag med maling, er bjelken som ligger under den ytre enden av vogntaket over vognens plattform. Her er det funnet flere lag med maling som stammer fra før Osbanens Venner overtok vognkassen, og det må antas med stor grad av sikkerhet at flere av lagene stammer fra Osbanens driftstid.

Et usikkerhetsmoment knyttet til bjelken som grunnlag for å si noe om vognens utvendige fargehistorikk, er at vi i utgangspunktet ikke vet om bjelken i alle år har hatt samme farger som resten av vognkassen, jf. funnet av farger på undersiden av vogntakene. Vi vet heller ikke sikkert hvilke farger bjelken har blitt påført mens den var i privat eie som hytte. De eldste fargene vi har funnet på bjelken, harmonerer imidlertid med funn gjort på Solstrand-vognens endevegg. Vi vil derfor anta at de eldste fargene stammer fra Osbanens driftstid og at bjelkefargene har vært de samme som på veggene.



Figur 12. Det faste trestykket under taket, over skyvedøren i CDFo I sin endevegg. Flere flater ble undersøkt uten at andre eldre farger enn grått ble avdekket.



Figur 13. Felt av panelbordene på endeveggen ned mot plattformen som har vært beskyttet bak et beslag og ikke har blitt malt i den tiden Osbanens Venner har disponert vognen. Av eldre farger finnes her fragmenter av både grått, gult og ulike varianter av brunt.

2.1.1. Vogn CDFo I - bjelke under enden av taket utvendig over plattform



Figur 14. Fargetrapp på bjelken under taket over enden av plattformen på CDFo I. Den svarte fargen er her ikke synlig, men viser på foto, fig. 15.



Figur 15. Detaljer i bjelken over enden av plattformen på CDFo I. Laget med svart farge kommer her tydelig frem.

Lag nr.	NCS-kode	Kommentar/beskrivelse	Antatt datering
1	Grå		1894
2	NCS S8010-R50B	RAL 5004 (5002) – ultramarin sort	
3	NCS S6020-Y60R		
4	NCS S6020-Y70R		
5	NCS S7010-Y50R		
6	NCS S1020-Y20R	Hvitaktig	
6b	NCS S1020-Y20R	Hvitaktig (andre lag med lik farge)	
7	NCS S2040-Y20R	Gul	
8	NCS S7010-Y70R	RAL 8025 (grålig brun)	Malt av Osbanens Venner 1993.
9	NCS S8005-Y80R	RAL 8017 (Mørk brun). Målt til S8005-Y70R på annen del, jf. kap. 2.1.2.	Malt av Osbanens Venner 1997.
10	NCS S5030-Y80R	RAL 3009, rød.	Malt av Osbanens Venner 2003.
11	NCS S5030-Y50R	RAL 8024, nåværende farge	Malt av Osbanens Venner 2004.

**) I listen fra malermester Nesttun er nr. 6 og 7 ombyttet.*

Bjelken under enden av taket synes å være den delen av CDFo I hvor flest farger er bevart. Det er på et tidspunkt malt to lag med hvitt. Dette kan ha skjedd mens vognen stod som hytte. Denne fargen er det ikke funnet spor av andre steder på vognen. Den gule fargen som er malt over det hvite, stammer trolig fra samme tidsrom. Flere foto tatt av vognkassen før Osbanens Venner malte den viser at bjelken, også underside og utside, var malt gul. Dette må ha vært et påfunn av hytteieren, da i alle fall utvendig del av bjelken neppe har hatt en annen farge enn vognkassen i banens driftstid.

2.1.2. Vogn CDFo I – utvendig panel over vindu, har vært delvis beskyttet av bord påmontert ca. 1933



Figur 16. Det langsgående bordet som ble påsatt i 1993 og som har beskyttet øverste del av stående panelbord mot maling.



Figur 17. Panelbord som har stått over vindu på sidevegg og vært delvis beskyttet av langsgående bord. Den venstre delen av bordet har ligget bak det andre bordet og har ikke blitt malt av Osbanens Venner.

1	Fragmenter av grå maling	Farge ca. NCS S5000-N.	
2	Lys gul/hvit	Fragmenter, ikke målbart.	
3	NCS S5030-Y80R	RAL 3009, rød.	Fra hytteperioden
4	NCS S7010-Y70R	RAL 8025. Grålig brun.	Malt av Osbanens Venner ca. 1993.
5	NCS S8005-Y70R	RAL 8017. Mørk brun. Målt til S8005-Y80R på annen del, jf. kap. 2.1.1.	Malt av Osbanens Venner 1997.
6	NCS S5030-Y80R.	RAL 3009.	Malt av Osbanens Venner 2003.
7	NCS S5030-Y50R.	Nåværende farge.	Malt av Osbanens Venner 2004.

2.1.3. Tak over plattform

Undersiden av vogntaket er undersøkt. Under dagens gråfarge finnes både grått og ulike varianter av gult. Malingslagene her er porøse, og det er ikke laget farge-trapp.

Omtrentlig rekkefølge farger på undersiden av taket:

1. grått
2. Oker
3. Gult
4. Brun (muligens to lag)
5. hvitaktig (som nr. 6 på endebjelken)
6. mørkere gult (som nr. 7 på endebjelken)
7. mørk blågrå (dagens)



Figur 18. Undersiden av taket over plattformen på CDFo I.

2.2. Utvendige undersøkelser Solstrand-vognen

Fra Solstrand-vognen er det kun deler av endeveggen som er tilbake av den originale vognkassen, foruten tak og gulv. Vi har derfor et begrenset område å undersøke for tidligere farger. Det er forsøkt laget farge-trapp på stenderen ved siden av døråpningen, men her ble det ikke funnet eldre farger enn de fargene Osbanens Venner har påført, til tross for at stenderne fremstår som originale.

Også på Solstrand-vognen er det tenkt at trestykket over skyvedøren burde være en god kilde, siden dette skulle ha vært mer beskyttet mot vær og vind enn øvrige deler. Under Osbanens Venners påførte farger finnes hvitt, som var den fargen vognen hadde mens den stod som uthus i Os, jf. figur 10. Under den hvite malingen finnes det en god del sparkel. Det finnes stedvis nokså tykke lag med hvitt og sparkel. Noen steder, både på trestykket øverst på endeveggen og på bjelkene under taket over perrongen, er det imidlertid funnet farger under det eldste laget med hvitt og sparkel.

Rekkefølgen på eldre farger er som følger:

1. grått.
2. Svart med noe iblandet blått
3. Gult
4. Lys brun
5. Mørkere brun.
6. Hvitt
7. Osbanens Venners farger.

Malermester Nesttun har ikke undersøkt disse fargene, men undertegnede har tatt med fliser med farge-eksemplere fra Solstrand-vognen og holdt disse opp mot de identifiserte fargene på bjelken over taket på CDFo I. Konklusjonen er at fargene er de samme og at rekkefølgen er lik.

På Solstrand-vognen viser undersiden av taket over plattformen grått og gult. Det er her markant færre farger enn på undersiden av taket over plattformen på CDFo I.

2.3. Utvendige undersøkelser Lyssand-vognen

Fra Lyssand-vognen eksisterer taket og den ene sideveggen. Den eksisterende sideveggen har i store deler (muligens hele perioden) av tiden den stod i en hage i Os, stått inntil et annet bygg. Den har dermed stått beskyttet mot vær og vind. Plasseringen mot et annet bygg gjør det også mulig at veggen ikke har blitt påført maling mens den stod i hagen. De delene av vognkassen som vendte ut i det fri, var derimot malt i en lys gul farge mens kassen stod i hagen. Den nyere gulmalingen er funnet på bjelken som gikk ut under taket over vognens plattform, og hvor den ikke stod inntil det andre bygget, men er ikke funnet på øvrige deler av veggene. Under den samme gulmalingen finnes rester av en grønn maling.

Malermester Janne Nesttun kommenterer at fargene på selve veggen ikke er av nyere dato, det er kun eldre linoljemaling som er å finne. Vi vet ellers sikkert at vognkassen ikke har blitt malt etter at den ble hentet fra hagen i slutten av 1990-årene. Lyssand-vognen gir oss dermed en yttervegg som med stor sannsynlighet ikke har blitt malt etter at Osbanen ble nedlagt.

Delene av Lyssand-vognen stod lagret i vognhallen på Os da det oppstod brann i hallen 23. august 1999. Vogndelene er derfor markant nedsotet. Varmen fra brannen har også medvirket til at malingslagene har blitt svært porøse. Ved å vaske deler av veggen forsiktig med en fuktig klut fikk vi fjernet sot. Klare og tydelige farger trådte da frem. Porøsiteten på materialet gjorde imidlertid at det ikke var mulig å lage fargetrappet. Det er imidlertid skrappt forsiktig i fargene flere steder, slik at vi har fått god kontroll på at det på veggen ikke skjuler seg flere farger enn de som er opplistet nedenfor.

Veggen fra Lyssand-vognen har vært malt grå, deretter gul, før den har blitt malt brun og rødbrun. Rekkefølgen på de to siste fargene er noe usikker, hvilket kan indikere at den ene eller begge fargene har blitt benyttet to ganger. Flere steder på veggen finnes også en svart farge under de brune malingslagene, men malermester Nesttun mener at det svarte ikke er maling.



Figur 19. Den ene delen av sideveggen fra Lyssand-vognen. Utsiden vender mot fotografen. Fotoet er tatt etter at deler av speilet var vasket med en fuktig klut. Den fremtredende svarte fargen på det stående panelet er sot.



Figur 20. Speil i utvendig sidevegg fra Lyssand-vognen etter at dette er forsiktig vasket med en fuktig klut. Vi ser her rødbrun farge og en mørk brun farge.



Figur 21. Detaljer i speil i utvendig sidevegg fra Lyssand-vognen. Her ser vi gult og to ulike brunfarger.

1	Grå	Grunning?	
2	NCS S4030-Y30R		
3	NCS S7010-Y50R	Nåværende farge	

Annet sted på samme vegg:

1	NCS S4040-Y20R	Gulaktig.	
2	NCS S6020-Y60R		
3	NCS S7020-Y80R		
4	NCS S7010-Y50R	Nyeste farge	

På undersiden av taket som har hengt over vognens plattform, er det funnet grått og gult, i tillegg til nåværende farge, som er hvitt.



Figur 22. Undersiden av taket over plattformen fra Lyssand-vognen.



Figur 23. På utsiden av en bjelke fra Lyssand-vognen er det funnet rester av et malingslag som ligner mahogni og som er identifisert som NCS S7020-R. Ifølge malermester Nesttun er dette en nyere farge som ikke stammer fra Osbanens tid. Et annet sted på bjelken er det funnet gult og grønt som også må stamme fra perioden da vognkassen tjente som uthus.

2.4. Vognkasse kjent fra fargefoto tatt i 1970

På Framnes ved Kalandsvatnet stod det to hele vognkasser som etter Osbanens nedleggelse ble benyttet som hønseshus. Den ene vognkassen var bygget av Skabo i 1914 (søstervognen til vognen som står på NJM), det andre var en vogn litra Co eller BCo bygget av Oldbury i 1894. Vognene var rundt 1970 i dårlig forfatning, og noen få år senere ramlet de sammen. Osbanens Venner besitter deler, som benker, vindusrammer og emaljeskilt, som ble hentet fra disse vognene tidlig i 1970-årene, men det eksisterer ingen elementer fra selve vognkassene.

Det finnes en god del foto av vognkassene på Framnes. De aller fleste av disse er i svart/hvitt. Ulf Berntsen fotograferte imidlertid vognkassene med dias i påsken 1970. Spesielt det ene fotoet, som viser Oldbury-vognkassen sett fra siden, viser at sideveggene var uttørket og grå og uten tegn til maling. Det andre fotoet viser at endeveggen, som var beskyttet av taket over plattformen, fremdeles hadde en del brunfarge igjen. Der hvor emaljeskiltet med 3-tallet har hengt på endeveggen, er det synlig en eldre brunfarge under; rødbrun.

Vi ser også antydning til noe som kan se ut som gulffarge bak den brune fargen på steder hvor denne har flasket av, men dette kan ikke sies sikkert.



Figur 24. Oldbury-vogn på Framnes fotografert i påsken 1970. På sideveggene er all maling slitt av. Foto: Ulf Berntsen.



Figur 25. Endeveggen på Oldbury-vognen på Framnes i påsken 1970. Rester av brun maling sees på vegg. Oppe til høyre sees et felt med rødbrun maling der hvor skiltet med «3» har hengt. Foto: Ulf Berntsen.

I 1970 var det 35 år siden Osbanen var blitt nedlagt. Det kan drøftes hvorvidt vognkassene var blitt malt mens de stod på Framnes eller om fotoet fra 1970 viser to farger fra Osbanens driftstid.

Dersom vognene ble malt mens de stod på Framnes, er det uansett sikkert Osbanens farge (rødbrun) vi ser bak 3-tallsskiltet. To ganger maling i 35 årsperioden virker ikke sannsynlig, i og med at vognkassen var så malingslitt i 1970. Enda mindre sannsynlig er det at eieren som brukte dem som hønsehus, skulle ha tatt bryet med å ta av 3-skiltet for å male bak det og deretter ha satt skiltet på igjen. Et annet moment er et svart/hvitt foto som ble tatt av Sigmund Sunde så tidlig som i 1959. Sundes foto viser at allerede da var vognen blitt temmelig malingsløs. Og på det tidspunktet var det bare 24 år siden nedleggelsen. Dette styrker troen på at vognen ikke ble malt etter at den kom til Framnes. Det mest sannsynlige er derfor at fotoet fra 1970 viser to farger – og indikerer en tredje – som var blitt benyttet i Osbanens driftstid. Fargene synes å være de samme, eller i alle fall omtrent de samme, som vi finner på Lyssand-vognen.



Figur 26. Endeveggen på Oldbury-vognen på Framnes fotografert i desember 1959. Foto: Sigmund Sunde.

2.5. Oppsummering utvendige farger

Fragmenter av grått er funnet som eldste lag på alle de tre eksisterende vognkassene. Grått har ikke vært vanlig som passasjervognfarge andre steder, men har vært desto mer vanlig som grunning. Ettersom det i tillegg er kjent at engelske fabrikanter normalt leverte vogner med grå grunning, kan vi si med stor grad av sannsynlighet at gråfargen som er funnet, har vært grunning.

En nesten svart maling er funnet som nest eldste lag, etter grått, på den undersøkte bjelken på vogn CDFo I og på Solstrand-vognens endevegg og bjelke. På Lyssand-vognens sidevegger finnes også svart farge som ett av de eldste lagene, men malermester Nesttun mener at dette ikke er maling. Basert på i alle fall funnene fra de to andre vognene kan det se ut som første vognfarge på Oldbury-vognene var svart.

Vi vet ikke hvilke farger som eksakt ble benyttet på Vossebanens passasjervogner i 1890-årene. Flere aviser inntok i juli 1883 en beskrivelse av Vossebanens vogner, for eksempel Morgenbladet 15. juli 1883: «*De er saaledes forsynede med Felter af Jernplader, lakerede med en lysebrun Farve, der gjør et meget behageligt Indtryk.*» Ti år senere kan vognene ha hatt andre farger. Av manuskriptet til boken «Personvogner i Norge – bind 1» (av Thor Bjerke m.fl., utkommer i 2023) fremkommer det (s. 94 – 95) at fra rundt 1890 og noen år fremover, til teak-kledning ble innført, finnes det flere kilder som omtaler at NSB bestilte passasjervogner med en svart utvendig farge. Fargebruken på NSBs vogner er bare spredt omtalt i kildene, men i 1890 ble det bestilt en passasjervogn med «varm, sort» farge til Smaalensbanen. For fire tredjeklasse-vogner som ble bestilt fra svenske Kockum i 1890, ble det beskrevet at vognene skulle males i svart farge tilsatt ubetydelig rødt. Også da noen postvogner skulle males om i 1891, ble betegnelsen «varm sort» benyttet. Vossebanen fikk også nye vogner på denne tiden, og det er ikke usannsynlig at svart vogner ble benyttet også der.

Ettersom NSB benyttet svarte passasjervogner i 1890-årene, er det ikke merkelig at Osbanens passasjervogner var svarte. Oldbury har trolig malt vognene etter Osbanens ønsker.

I henhold til Oldburys spesifikasjoner fra 1893 skulle vognene være malt med «fine lining», altså med tynne dekorstreker. Det er dessverre ikke mulig å identifisere rester av dekoren i dag.

Gult eller lys oker er funnet på alle de tre gjenværende vognkassene. På bjelken under enden av taket på CDFo I er gult imidlertid ikke funnet så tidlig, men funn lengst nede på endeveggen indikerer at gult ble påført i en tidlig periode også på denne vognen. Oker var en farge som var billig å blande. Derfor var oker vanlig å benytte som grunning. Det er derfor en mulighet for at fargen som er funnet på vognkassenes vegger, er grunning. I og med at gult, på flater hvor det er mulig å fastslå rekkefølge, opptrer som tredje lag, er det mest sannsynlige at gult har blitt brukt som vognfarge. Alternativt ble det funnet nødvendig med et lag grunning fordi den svarte fargen under var svært mørk før neste farge skulle påføres. Gult som farge på jernbanevogner har derimot ikke vært veldig vanlig, men har i noen tilfeller blitt benyttet også i Norge. I en tid da damplokomotiver var trekraft, hadde fargevalget ofte en praktisk begrunnelse: Lyse farger ville lett fremstå som skitne som følge av nedfall av sot fra lokomotivene. Ulike varianter av brunt og rødt var derfor mer praktiske, og ble ofte vanlige å finne på både passasjer- og godsvogner. Nå kan det likevel ikke utelukkes at Osbanen i periode, i så fall trolig fra rundt år 1900, har hatt gule vognkasser, for så å bytte over til de mer alminnelige vognfargene i varianter av brunt senere. Trikken i Bergen, som ble satt i drift i 1897, hadde omtrent samme gulfarge som vi finner noen steder på vognkassene. Det kunne som en teori tenkes at Osbanens vognkasser ble malt med trikkene som inspirasjonskilde.

CDFo I og Solstrand-vognen har etter grått, svart og gult hatt lysebrunt og mørkebrunt. Nå vet vi at Osbanen i 1905 og 1906 bestilte godsvogner som av fabrikanten skulle leveres malt med en farge som skulle være lik oljet eiketre. Dette valget kan også indikere hvilken farge Osbanen benyttet på passasjervognene på den tiden. Den først bestilte av disse godsvognene, levert i 1905, skulle også benyttes til passasjertrafikk. Å vite hvordan beskrivelsen oljet eiketre skulle forstås eksakt den gangen, kan vi ikke slå fast med sikkerhet, men en naturlig tolkning tilsier en variant av lys brun. To ulike forsøk med å sammenligne oljet eik med fargekart har gitt farger som er nokså like den lysebrune fargen som finnes som fjerde lag på CDFo I og Solstrand-vognen.

I senere del av Osbanens driftsperiode har vognene vært mørkebrune. Det er den samme mørkebrune fargen (NCS S7010-Y50R) som er funnet på alle de tre eksisterende vognene og som ser ut til å ha vært siste farge på vognkassen på Framnes. Dette var trolig den siste fargen som ble benyttet på Lyssand-vognen og på Solstrand-vognen i Osbanens tid, og på CDFo I er det den siste fargen som er benyttet på bjelken under taket før det er blitt påført gult og hvitt. Gult og hvitt på bjelken kan som tidligere kommentert ha kommet på i hytteperioden. På bjelken er det nemlig ikke funnet rødt fra før Osbanens Venners tid, en farge som vognkassen ellers hadde i hytteperioden.

Lyssand-vognen og vognkassen på Framnes har i banens senere år vært rødbrune og mørkebrune. Rødbrunt finnes derimot ikke på vogn CDFo I eller Solstrand-vognen. At det ser ut til å ha vært brukt litt ulike variasjoner av brunfarger mellom de undersøkte vognkassene, er ikke unaturlig, ettersom vognkassene ble malt til ulike tider og ulike nyanser kan ha blitt påført, avhengig av personen som blandet malingen. Som tidligere anført, var vogn CDFo I inne i verkstedet til reparasjon og maling oftere enn de øvrige av Osbanens vogner. Vi må også ta høyde for at det er en liten risiko for at den rødbrune fargen på Lyssand-vognen kan stamme fra tidlig hage-periode. Når det gjelder rødbrunt på vognen på Framnes, kan den skyldes feiltolkning av bildet.

Oppsummert kan vi si at følgende farger har vært benyttet utvendig:

1. Grått som første/eldste lag. Finnes på alle tre kassene. Har sannsynligvis vært grunning.
2. Svart med litt iblandet blått. Funnet på CDFo I og Solstrand-vognen. Kanskje samme som fremkommer som svart farge på Lyssand-vognen.
3. Gult eller lys oker er funnet på alle tre vognkassene. Kan ha vært grunning, men kan også ha vært brukt som vognfarge.
4. Lys brun (etterligning av oljet eiketre) er funnet på CDFo I og Solstrand-vognen. På CDFo I har det vært malt med lys brun to ganger etter hverandre.
5. Mørkere brun. Fargen er funnet på alle tre vognkassene og ligner i tillegg på fargen på fotoet av vognkassen på Framnes.
6. Rødbrunt er funnet på Lyssand-vognen og indikeres også på fotoet av vognkassen på Framnes. Samme rødbrune farge er imidlertid ikke funnet på CDFo I eller Solstrand-vognen. Vi kan ikke vite med sikkerhet at den rødbrune fargen på Lyssand-vognen stammer fra Osbanen.

Undersiden av takene over plattformene har i alle fall vært grå, hvite og gule, der grått sannsynligvis har vært grunning. Under taket på CDFo I, hvor det finnes flest rester av ulike malingslag, finnes også rester av brunt. Rekkefølge og antall lag med de senere fargene er usikker. Ettersom både gult og hvitt er funnet på undersiden av alle de tre eksisterende vogntakene, er det sannsynlig at disse fargene reflekterer Osbanens driftstid, ettersom det har formodningen mot seg at tre ulike private eiere av vognkassene skulle ha valgt like farger. Undersidene av takene var da også godt beskyttet mot nedfall av sot, slik at en lys farge her ikke var utsatt for samme uheldige påvirkning som veggene. Bruk av en lys farge på undersiden av takene kan ha vært gjort av rene visuelle årsaker.

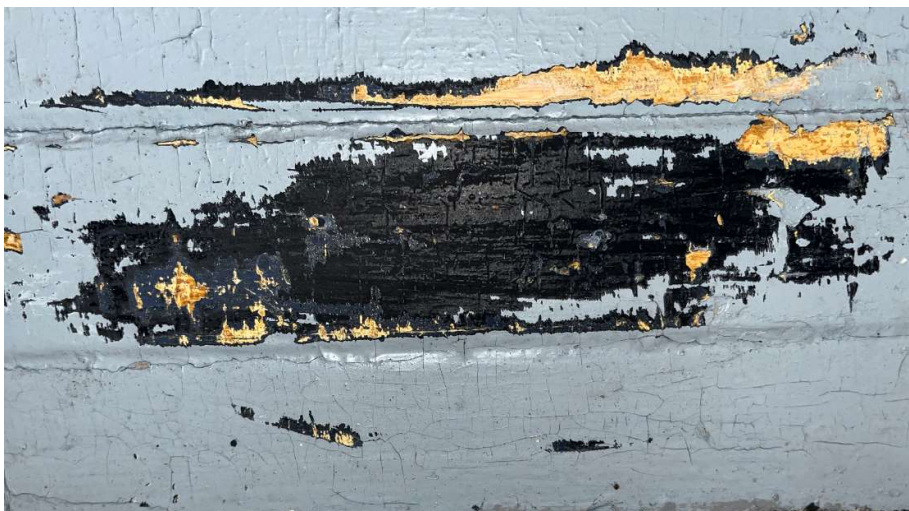
3. Innvendige farger

3.1. Generelt om innvendige farger i CDFo I

I vogn CDFo I er det laget farge-trapper på endeveggen og skilleveggen i passasjeravdelingen, i tillegg til farge-trapper på begge sider av skilleveggen mot postkupeen. På hver vegg er det laget farge-trapp og gjort videre undersøkelser på både øvre del og nedre del, ettersom farge-bruken ikke har vært lik på øvre og nedre veggfelt i hele banens driftstid. På både endeveggene og skilleveggen fremstår det som at slitasjen har vært liten og at vi derfor har fått godt grunnlag til å slå fast farge-historikken. På vognens sidevegger er det tydelig slitasje, og sideveggene gir ikke noe godt grunnlag for farge-trapper. Enkle undersøkelser av sideveggene på noen få steder hvor disse har flere farge-lag intakt, understøtter imidlertid det sannsynlige, nemlig at sideveggene har hatt samme farger som endeveggen (og skilleveggen i den perioden hvor denne har eksistert).

På alle veggene i vogn CDFo I har det i Osbanens driftstid blitt malt en mørk «gulvlist» ca. 3 cm opp på nederste panelbord.

I samtlige tre Oldbury-vogner pluss Skabo-vogn litra Co fra 1895 finnes en svært mørk blå farge på nedre del av veggene. Over den blå fargen ligger det et lag med svart maling. Tilsvarende finnes oppå bordplaten i postkupeen. Etter nærmere undersøkelser av fargene i både CDFo I, Solstrand-vognen og Lyssand-vognen fremstår det som noe uklart om det først har blitt malt med blått og deretter med svart, eller om blått og svart har blitt blandet. Noen steder kommer blått tydeligere frem ved skrapping i det svarte laget, mens det ellers er svært vanskelig å skille de to lagene fra hverandre. Mest ser det ut som om det først er malt med blått og deretter med et veldig tynt lag med svart, kanskje for å skape en visuell effekt. Et moment er at vi ikke har funnet blått noe sted på innvendige vegger uten at det også er funnet svart over, og at det motsatte heller ikke er funnet: svart uten blått under. Det er derfor mulig at blått og svart er påført samtidig. Det er imidlertid også fullt mulig at veggene har vært mørkeblå en periode før de ble malt svarte. Det har vært vanskelig å identifisere den blå fargen, da de fleste målingene påvirkes av det svarte. Resultatet blir flere steder NSC S8005-R80B. NCS S7020-R90B fremstår imidlertid som riktig kode for den blå fargen i sin rene form.



Figur 27. Felt fra endeveggen i Solstrand-vognen hvor elementer av både svart og blått er synlig. Rene blå felt er synlige til venstre i det avdekkede feltet.

3.2. CDFo I – endevegg - øvre veggfelt

Fargetrapp på øvre del av endeveggen viser hvilke farger som har vært benyttet i passasjeravdelingen, muligens fra vognen var ny og frem til i dag.

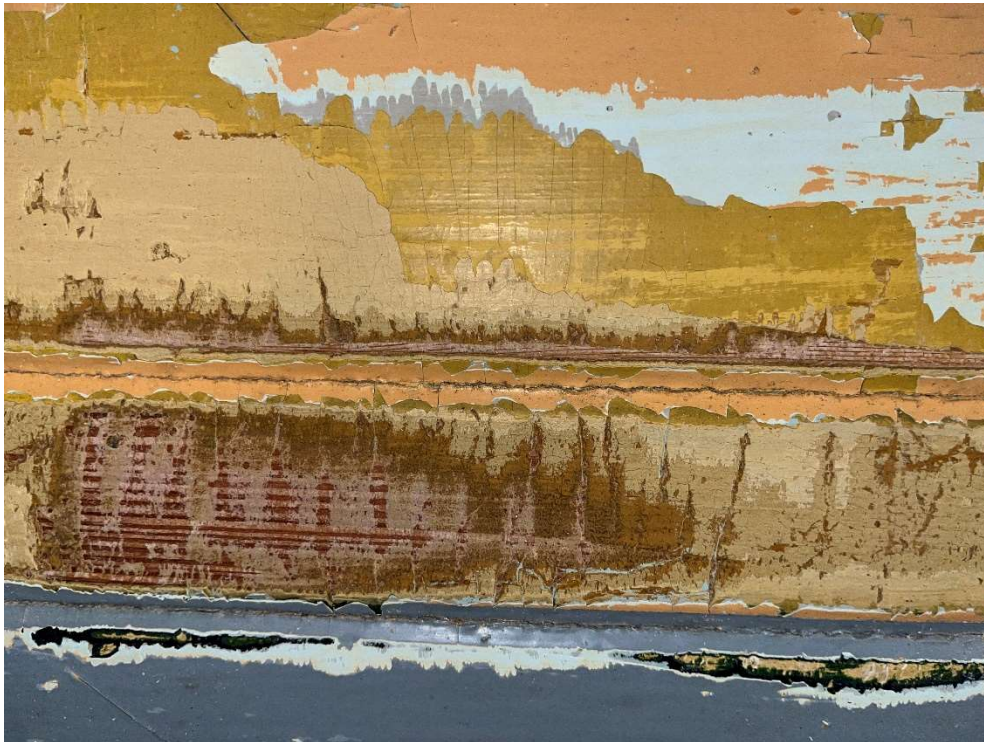


Figur 28. Fargetrapp på øvre del av endeveggen i CDFo I.

1	NCS S5020-Y20R	Eikelasur. Mørk farge angitt. Lysere farge under: 1010 eller 1515, mellom Y10R og Y20R.	
2	NCS S4030-Y30R	RAL 1011. Eget lag, ikke lasur.	
3	NCS S2020-Y20R	Gul antikk bunnfarge til eikelasur lys farge	
3#	NCS S3020-Y20R	Eikelasur lys farge	
4	NCS S2040-Y10R	RAL 1124. Skagengul	
5	NCS S2010-G20Y	Også målt til 2010-B90G.	
6	NCS S1505-G80Y	Nesten hvitt.	Hytteperioden
7	NCS S2030-Y30R	Nåværende farge: varm oker	Osbanens Venner ca. 1993

Det er litt usikkert hvor mange lag maling som har vært påført veggen. Den har vært lasert minst to ganger, først med mørk lasur, senere med lys lasur. Undersøkelser av andre deler av veggen tilsier at det har vært to lag lasur på øvre veggfelt i tidlig periode, dvs. *før* lag 3 i tabellen ovenfor, ett mørkt og

ett lyst. Det siste – og som sannsynligvis er det tredje – laget med lys lasur må ha kommet på etter 1919, ettersom et lag lys lasur også finnes på skilleveggen. Videre ser endeveggen ut til å ha vært malt med heldekkende farge likt lag nr. 3 i tabellen, altså gul antikk, før tredje lag lys lasur.



Figur 29. Avdekkede fargelag et annet sted på endeveggen.

3.3. CDFo I – endevegg - nedre veggfelt



Figur 30. Fargertrapp på nedre del av endeveggen i CDFo I. Merk at det er identifisert to flere lag enn de som er avdekket som egne trinn i trappen.

1	NCS S5020-Y20R	Eikelasur, mørk farge. angitt. Lysere farge under: 1010 eller 1515, mellom Y10R og Y20R.	
2	NCS S4030-Y30R	RAL 1011. Eget lag, ikke lasur.	
3	NCS S2020-Y20R	Gul antikk, bunnfarge til lasur.	
3#	NCS S3020-Y20R	Eikelasur, lys farge	
3b		Lys gul heldekkende, muligens lik nr. 3	
4	NCS S6020-G30Y	Vogngrønn	
5	NCS S7502-B	RAL 7024. Blanding blått og svart.	
6	NCS S2010-G20Y	Også målt til 2010-B90G.	
7	NCS S1505-G80Y	Nesten hvitt.	Hytteperioden
8	NCS S2030-Y30R	Varm oker	Osbanens Venner ca. 1993
9	NCS S4502-B	Nåværende farge, duggblå	Osbanens Venner ca. 1993

Nedre veggfelt vært lasert to ganger i tidlig driftsperiode, først med mørk lasur, deretter med lys lasur. Som vi kommer tilbake til senere, må farge nr. 4 være påført ved ombygging i 1919 eller kort tid senere.

Fargertrappens lag nr. 8 er oker-fargen som Osbanens Venner påførte øvre veggfelt ved istandsetting av vognen ca. 1993. Det er kun dette ene panelbordet som har blitt malt med både oker og duggblå. Det må skyldes at Osbanens Venner malte oker først og oppdaget at de hadde malt med oker litt for lavt ned og deretter overmalte med duggblått som på resten av nedre veggfelt.

3.4. Langsgående profillist i sideveggene

Langsgående profillist i sideveggene hviler på øverste liggende panelbord, samtidig som stående panelbord hviler på listen. Enkle undersøkelser gjort av langsgående lister viser at disse har hatt de samme fargene som nedre del av veggene.

3.5. CDFo I – skillevegg mot postkupeen, side mot C-avdeling, øvre del



Figur 31. Fargertrapp på øvre del av skilleveggen i passasjeravdelingen i CDFo I. Flere andre steder på veggen er det senere avdekket et lag med lasur mellom lag 1 og 2.

1	NCS S2020-Y30R	Også målt til 2020-Y40R.	
Unum.	Eikelasur	Samme som på endevegg.	
2	NCS S2040-Y10R		
3	NCS S2040-Y10R		
4	NCS S2010-G	Også målt til NCS S2010-G20Y og 2010-B90G.	
5	NCS S1505-G80Y	Nesten hvitt.	Hytteperioden
6	NCS S2030-Y30R		Osbanens Venner ca. 1993

På øvre del av skilleveggen har det vært benyttet lys eikelasur, men ikke funnet akkurat der hvor farge-trappen ble laget. Lasur er imidlertid funnet ved senere enkle undersøkelser flere andre steder på veggen. Eikelasuren er lik nyeste lag lasur avdekket på øvre del av endeveggen.



Figur 32. Del av det faste trestykket i skilleveggen på passasjersiden over døren. Eikelasur er her tydelig under det mørkegule laget.

3.6. CDFo I – skillevegg mot postkupeen, side mot C-avdeling, nedre del



Figur 33. Fargetrapp på nedre del av skillevegg i passasjeravdelingen i CDFo I.

1	NCS S2020-Y30R		
2	NCS S6020-G30Y	Vogngrønn	
3	NCS S7502-B	Annet sted på veggen målt til S8005-R80B. Målingene påvirkes av blanding med svart. I ren form er blåfargen S7020-R90B.	
3#	Svart		
4	NCS S2010-G20Y	Også målt til 2010-B90G.	
5	NCS S1505-G80Y		Hytteperioden
6	NCS S2030-Y30R	Varm oker	Osbanens Venner ca. 1993
7	NCS S4502-B	Nåværende farge, duggblå	Osbanens Venner ca. 1993

Det eldste laget på nedre del av skilleveggen er den samme lyse gulfargen som er funnet på øvre del av skilleveggen. Den er benyttet som første strøk på begge sidene av skilleveggen. Omtrent den samme fargen finnes også på endevæggen. Det er mulig at laget på skilleveggen har vært en grunningsfarge, men det er også mulig at kupeen i en kort periode rundt 1919 har vært gul.

Lag nr. 2 og de etterfølgende lagene på nedre del av skilleveggen harmonerer med funnene på nedre del av endeveggen.



Figur 34. Avdekket blåsvart farge viser omtrent hvor på skilleveggen skillet mellom farge på nedre veggfelt og farge på øvre veggfelt har gått. Skillet er altså gjort omtrent midt på den liggende staven i stenderverket. På endeveggen er derimot øverste bord under staven malt med mørk farge, mens hele staven og panelet over er malt i lys farge. Staven ligger ikke like høyt i endeveggen og skilleveggen. På sideveggene har alle liggende panelbord samt den langsgående profillisten vært malt likt, mens alt over profillisten har hatt annen farge.

3.7. CDFo I – skillevegg mot postkupeen, side mot postkupeen, øvre del



Figur 35. Fargetrapp på øvre del av skilleveggen i postkupeen.

1	NCS S2020-Y20R	RAL 1001 Gul antikk	
2	NCS S4502-B	Duggblå, RAL 7045	
3	NCS S2030-Y20R	RAL 1002 (Korn 1114, NCS 2428-Y15R)	
4	NCS S2030-Y20R	Også målt til NCS 1832-Y18R. Litt ulik fargen under, men nyanser, skal trolig være lik.	
5	NCS S3010-B90G	RAL 7038	
5b	NCS 0501-Y10R	Hvitt	Hytteperioden
6	NCS S2020-Y30R	Nåværende farge	Osbanens Venner 1993

Eldste malingslag på veggen i postkupeen er den samme lysegule fargen som er funnet på både øvre og nedre del av skilleveggen på siden som vender mot passasjeravdelingen. Det er som nevnt uvisst om denne har vært grunning eller brukt som farge.

Deretter har veggen vært mørk grå, som var en vanlig farge i postkupeer. Deretter følger to lag med noe som minner om den sennepsgule fargen som er funnet i passasjeravdelingen, men i postkupeen er ikke denne identifisert som helt lik (Det kan skyldes påvirkning fra andre farger osv.). Og til sist har veggen fått påført den samme turkise fargen som har vært benyttet i hele passasjeravdelingen.

Øvre del av veggen har også vært hvit. Det er maling som sannsynligvis er påført i hytteperioden, tilsvarende som veggene i passasjeravdelingen. I postkupeen finnes imidlertid kun noen få fragmenter av den hvite malingen, og denne er ikke avdekket i fargetrappen. På nedre del av veggen er rester av hvitt ikke funnet i det hele tatt. Den hvite fargen i postkupeen ser ut til å være noe nærmere rent hvitt enn hvitmalingen i passasjeravdelingen.

3.8. CDFo I – skillevegg mot postkupeen, side mot postkupeen, nedre del



Figur 36. Undersøkte felt på skilleveggen i CDFo I, sett fra postkuppeens side.

1	NCS S2020-Y20R	gul antikk	
2	NCS S4502-B	Gråblå	
3	NCS S5005-G50Y	Mørkere grå	
4	NCS S5005-G50Y	Som forrige lag.	
5	NCS S3010-B90G	Turkis.	
7	NCS S4502-B	Duggblå, RAL 7045	Osbanens Venner ca. 1993

Som eldste lag på nedre del av skilleveggen i postkupeen finner vi den samme lyse gulfargen som på øvre del og på skilleveggen side mot passasjeravdelingen. Dette kan som tidligere kommentert ha vært grunning. Deretter er nedre veggfelt malt med en grå farge, den samme som samtidig er benyttet på øvre veggfelt. Deretter er nedre veggfelt malt med to ulike varianter av grått i samme periode som øvre del av veggen har vært gul. Det er mulig at intensjonen var at de grå fargene skulle være like.

Etter perioden med ulike farger oppe og nede har hele kupeen vært turkis, den samme fargen som har vært benyttet i hele passasjeravdelingen, med sikkerhet i den samme perioden.

Det er ikke funnet tegn til hvitt på nedre veggfelt, i motsetning til øvre veggfelt, hvor det har vært malt hvitt mens vognen stod som hytte. Det kan dog ikke utelukkes at også nedre veggfelt har vært hvite, i så fall er alt skrapet bort ved oppussingen ca. 1993. De gjenværende restene av det hvite malingslaget fremstår som mer porøse enn eldre malingslag. Det kan derfor ha flasket eller blitt skrapet av før påføring av ny maling ca. 1993.

3.9. Lyssand-vognen – innvendige vegger

For å sammenligne med en annen vogn er det laget en fargetrapp på nedre del av endevegg fra Lyssand-vognen.



Figur 37. Fargetrapp på innvendig endevegg fra Lyssand-vognen.

1	NCS S2030-Y20R	Gul farge, malt to strøk	
2	Eikelasur		
3	NCS S7010-R90B	Mørk blå. Se kommentar om denne i kap. 3.1, fargen påvirkes av det svarte.	
3#	Trolig svart lag med maling		
4	NCS S0510-B70G	Lys blålig	
5	NCS S4005-B80G	Grå	
6	NCS S0530-B10G	Lys blå	
7	NCS S4020-G10Y	Nåværende farge, grønn	Uthus-perioden

Endeveggen fra Lyssand-vognen ser ut til å ha vært malt flere ganger i nyere tid, mens det meste av sideveggen i samme vogn ikke har blitt malt etter Osbanens driftstid. En mindre del av sideveggen er

imidlertid malt med samme grønnfarge som endeveggen. Malingen som er benyttet, er av et mer moderne slag.

Det meste av den bevarte delen av sideveggen fra Lyssand-vognen har mørk blått og svart som ytterste eller nyeste lag. Rester av lasur kan sees bak dette.



Figur 38. Nærbilde av sidevegg fra Lyssand-vognen hvor den blå fargen kommer tydelig frem.

Øvre del av Lyssand-vognens vegger viser flere lag med eikelasur. Disse har ikke blitt overmalt. På et par stendere finnes fragmenter av lys blågrå maling, men det er fastslått som utvilsomt at panelbordene aldri har blitt malt over lagene med lasur.



Figur 39. Eikelasur på stående veggpanel på sidevegg i Lyssand-vognen. Svart og hvitt/grått på panelbordet til venstre er sot og skit. Panelbordet i midten så tilsvarende ut før det ble vasket med en fuktig klut.

3.10. Solstrand-vognen – innvendige vegger

Fra Solstrand-vognen er det kun endeveggen som er igjen av de originale innvendige veggene. Per Ivar Tautra kan imidlertid huske at sideveggene, som skal ha vært i dårlig stand, ble fjernet kort tid etter ankomst Stend i 1992, men at disse en tid stod lagret utendørs på Stend. Innerveggene fremstod som sennepsgule på øvre del og svarte på nedre del. Det kan ha vært eikelasuren som huskes som sennepsgul.

Undersøkelser gjort av den eksisterende endeveggen viser det samme: Eikelasur er godt bevart under dagens okerfarge (fra 1993) på øvre del av veggene. Under nyeste lag med lasur ligger et heldekkende lag med lys gul farge, og under der et eldre lag med lasur. Det er mulig at det finnes i alt tre lag lasur på øvre veggfelt, men det kan ikke slås fast uten grundigere undersøkelser. På nedre del av veggene skjuler det seg blått og svart under dagens gråblå maling. Under laget med blått og svart ligger en lys gul farge, og under der igjen lasur. Det er ikke laget fargetrapp for nøyaktig avdekking av alle lagene i denne vognen.



Figur 40. Eikelasur i Solstrand-vognen. Denne flaten til høyre i bildet ble stående tildekket av en sidevegg som ble bygget ny 1993, og ble derfor ikke malt av Osbanens Venner.



Figur 41. Eikelasur på endeveggen i Solstrand-vognen, skrappt frem under dagens oker farge fra 1993.

3.11. CDFo I - Skille i fargelag på sidevegg ved tidligere skillevegg

I postkupeen er skapet under bordet bygget uten sidevegg mot vognveggen, dvs. at vognens sidevegg også fungerer som vegg i skapet. Veggen inne i skapet har blitt liggende godt beskyttet etter at skapet ble bygget, og fargene på veggen er dermed godt bevart. Som bildet, figur 42, viser, gjør vi her en interessant observasjon: Fargene mørk blått/svart og grønt stopper i en loddlinje som tilsvarer skilleveggenes plassering i perioden 1919 – 1929. Dette betyr at grønt og blått/svart, som er farger vi

kjenner fra passasjeravdelingen, har vært benyttet i perioden 1919 – 1929. Vi kan derfor slå fast at vogn CDFo I fikk nedre del av veggene i passasjeravdelingen malt mørkegrønne i 1919 eller noe senere, deretter blått og svart noen år senere, men før 1929.

Lys gul og eldre lag, som er lasur, ligger på begge sider av tidligere skillevegg og bak selve skilleveggen. Dette indikerer at disse fargene stammer fra før 1919. Ettersom det er benyttet gult på sideveggen hvor denne har havnet bak skilleveggenes ende mot sideveggen, tyder dette på at gult har blitt benyttet som veggfarge i vognen frem til 1919, og ikke (bare) som grunning.

Den grønne fargen på veggen inne i skapet er målt til S7010-G10Y og 7010-G30Y. Dette gir en litt mørkere grønnfarge enn den som er identifisert på veggene inne i passasjeravdelingen. Det må likevel dreie seg om samme farge, men ulik grad av påvirkning har gjort at den i dag måles ulikt. Inne i skapet har det naturlig nok vært mindre påvirkning av dagslys enn i resten av vognen. Den har også i mange flere år vært uten maling utenpå, ettersom den grønne fargen i skapet først ble overmalt ved oppussingen av vognen ca. 1993.



Figur 42. Foto som viser sideveggen som ligger beskyttet inne i skapet i postkupeen. Veggen ble malt av Osbanens Venner ca. 1993, men det ser ut til at veggen her før 1993 ikke var blitt malt etter at skapet ble plassert her ved siste ombygging i 1929. Grønt og blått/svart stopper i en loddlinje som tilsvarer skilleveggenes plassering i perioden 1919 – 1929.

3.12. Benker

Det er laget farge-trapp på fremsiden på benken som i dag står i postkupeen i CDFo I. Denne benken har opprinnelig stått et annet sted, men ble innmontert av Osbanens Venner i 1993. Det var antatt at dette skulle være benken som tidligere stod i hjørnet ut mot endeveggen der hvor ovnen nå står, men funnet av farger tilsier at benken stammer fra en annen Oldbury-vogn. I tillegg til Solstrand-vognen og Lyssand-vognen hentet Osbanens Venner deler også fra vogner som ikke lenger eksisterer, eksempelvis fra de to hele vognkassene som stod som hønsehus på Framnes ved Kalandsvatnet.



Figur 43. Farge-trapp på benken som står i postkupeen i CDFo I.

1	Grunning/sparkel	Porøst lag hvit	
2	NCS S3030-Y20R		
3	Eikelasur		
4	Mørk blå		
5	Svart		
6	NCS S1510-Y30R		
7	Sparkel		
8	NCS S4040-Y60R	RAL 8004	Osbanens Venner ca. 1993
9	NCS S3500-N	Nåværende farge	Osbanens Venner 1994

*) Nummerering i tabell ikke i samsvar med nummerering på farge-trapp. Rekkefølgen er verifisert å være korrekt.

Det er i tillegg gjort enklere undersøkelser av de øvrige Oldbury-bygde benkene som Osbanens Venner har i sitt eie. Nøyere undersøkelser er gjort av benken som står i passasjeravdelingen i CDFo I,

mot skilleveggen mot postkupeen. Denne benken står på samme sted som den gjorde da banen var i drift. Benken er bredere enn de andre og tilpasset plasseringen mot skilleveggen. Foto tatt mens vognen stod som hytte, viser da også at benken stod på samme sted da. Denne benken har som vi skal se, også farger som harmonerer med bruken av farger på veggene i CDFo I.

Benken ved skilleveggen i passasjeravdelingen viser mye av de samme fargene som benken i postkupeen, men har to ekstra lag med farger, påført etter nr. 3 (eikelasur) på ovennevnte benk og før nr. 4 (mørk blå).



Figur 44. Nærbilde av undersøkt felt i siden av benken som står mot skilleveggen i passasjeravdelingen i CDFo I.

1		Lasur	
2		Lys gul	
3	NCS S4040-Y70R	Rødbrun «mahogni»	
4	NCS S6020-G30Y	Vogngrønn	
5	NCS S8005-R80B	Svart blandet med blått	
6	NCS S2010-G20Y		
7	NCS S1505-G80Y	Hvitaktig	
8	NCS S2030-Y30R	Varm oker	
9	NCS S3500-N	Nåværende farge, grå	

Denne benken har altså hatt de samme fargene som det liggende veggpanelet, altså nedre del av veggene i passasjeravdelingen i CDFo I, men med tillegg av den rødbrune fargen som også ble benyttet på hattehyllene i samme periode, i en periode inntil benken ble malt grønn. Når vi kan konkludere med at hhv. grønt og blåsvart på veggene ble benyttet i perioden 1919 – 1929, jf. kap. 3.11, har benken og hattehyllene sannsynligvis vært rødbrune i noen år før vognen ble ombygget i 1919. Som omtalt under kap. 1.6, bestilte Osbanen de to nye passasjervognene som skulle leveres i 1914, med benker malt «mahogny-skummet». Den rødbrune fargen som forekommer på original benk og hattehyller i CDFo I, passer godt med betegnelsen mahogni-skummet, og det passer da bra tidsmessig at det var en farge Osbanen ønsket benyttet på nye vogner i 1914. På den tiden eller noe tidligere har fargen blitt malt på benkene og hattehyllene i CDFo I.

Den grønne fargen som har blitt påført benken etter den rødbrune fargen, er den samme grønnfargen som ble benyttet på nedre del av veggene i passasjeravdelingen i CDFo I etter 1919. De etterfølgende fargene er også de samme som på nedre del av veggene.

Ettersom benken som i dag står i postkupeen, mangler både rødbrun og grønn farge, må det legges til grunn at denne har stått i en vogn som ikke ble malt grønn, og hvor det heller ikke ble malt i perioden hvor rødbrunt ble benyttet på benker og hyller. Som kommentert ovenfor, finnes det ikke spor av den mørkegrønne fargen på veggene i verken Solstrand-vognen eller Lyssand-vognen. Den rødbrune fargen finnes heller ikke på hattehyllene som eksisterer fra Lyssand-vognen. Det kan også kommenteres at hvitt og den turkise fargen som ellers er benyttet på veggene i CDFo I og på den originale benken ved skilleveggen, heller ikke er å finne på benken i postkupeen.

Grønt og rødbrunt er heller ikke funnet på benken som står i hjørnet ved endeveggen til venstre når man kommer inn i vogn CDFo I. Det kan tyde på at også denne benken ble montert inn ca. 1993 og at den er hentet fra en annen vogn. På denne benken finnes heller ikke turkis eller den hvite fargen som ble påført inventaret i CDFo I i hytteperioden.

Benkene ble malt to ganger av Osbanens Venner ca. 1993. Årsaken var uenighet blant de som stod for istandsettingen om hvilken farge benkene skulle ha. Etter gjennomførte fargeundersøkelser kan vi slå fast at den først påførte fargen var nokså lik den rødbrune fargen som i en periode var blitt benyttet på benkene i noen av vognene, deriblant CDFo I, mens dagens farge, grått, ikke er funnet igjen blant eldre malingslag på noen av benkene.

3.13. Hattehyller

Hattehyllene, også omtalt som bagasjehyllene, er undersøkt flere steder. Hattehyllene som henger i passasjer-avdelingen i CDFo I, er de originale som har hengt i vognen siden banen var i drift. Den korte hyllen som henger i postkupeen, ble montert inn av Osbanens Venner ca. 1993, etter at hyllen var hentet fra Lyssand-vognen mens denne fortsatt stod i hagen på Lyssand.

Det er ikke laget fargetrappet på hattehyllene, men det er gjort tilstrekkelig med undersøkelser til å slå fast hvilke farger som har vært benyttet og i hvilken rekkefølge.



Figur 45. Enkle undersøkelser på bagasjehylle i CDFo I. Den rødbrune fargen trer her tydelig frem.

1	NCS S2020-Y30R	Lys gul	
2	NCS S4040-Y70R	eventuelt NCS S4040-Y60R / RAL 8004	
3		Lys eikelasur – lik den på endevegg og skillevegg	
4	NCS 2040-Y10R	Gult	
5	NCS S2010-G20Y		
6	NCS S1505-G80Y	Hvitt	
	NCS S2030-Y30R	Dagens farge	Osbanens Venner 1993

Som kommentert i omtalen av fargene på benkene, ble den rødbrune fargen, som skulle etterligne mahogniskum, benyttet i en periode før ombygging av vognen i 1919. De originale hattehyllene i CDFo I har etter den rødbrune fargen de samme fargelagene som på øvre veggfelt, og vi kan slå fast at hattehyllene etter perioden med rødbrun farge har fulgt veggfargen.

I hattehyllen på vognens venstre side er det innfelt en treplate for feste av parafinlykt. Ifølge vognreparasjonsprotokollen fikk vogn nr. I innsatt parafinlykt i 1907. Treplaten skulle da være fra 1907. På denne finner vi de samme fargene som på hattehyllene. Mahogni-fargen synes å være nest eldste lag, der det finnes fragmenter av noe som ser ut som lys gul som eldste lag.

På hattehyllene finnes under den rødbrune fargen kun den samme lysegule fargen som er funnet mange andre steder i vognen. Undersøkelser gjort flere steder på begge hattehyllene har ikke avdekket eldre farger. Enten har eldre lag blitt skrapet bort, eller så har hyllene vært umalte i den første tiden. Det siste er en teori som kan harmonere med en opplysning gitt i Oldburys spesifikasjoner for vognene fra 1893, hvor det heter at benkene skulle lages av *pitch pine* (amerikansk furu), samt at bagasjehyllene på veggene skulle «to be of pitch pine to match the seats».

At det var et poeng at treslaget skulle matche, kunne indikere at benker og hyller var uten maling. På den annen side ser vi at den originale benken i CDFo I har flere lag maling under den rødbrune fargen.

Identifiserte malingslag over den rødbrune fargen på benken og hattehyllene tilsier at benk og hyller har vært rødbrune samtidig.

3.14. Tak

3.14.1. Vogn CDFo I – takbjelke og tak

Fargeundersøkelse i taket i vogn CDFo I er gjort på en av takåsene i tre.



Figur 46. Fargetrapp på takås i CDFo I.

1	NCS S3010-Y20R		
2	NCS S1505-Y40R		
3	NCS S1005-Y30R		
4	Hvit, nåværende farge		Malt av Osbanens Venner 1993.

Nåværende farge er hvit. Ingen av de eldre fargene som er avdekket, er helt hvite. Det var å forvente at taket i alle fall i noen perioder skulle ha vært hvitt, da bestillingen fra Osbanen til Skabo i 1914 var «*selvfølgelig hvitt tak*», en formulering som indikerer at hvitmalt tak var det vanlige. Også i vogn CDFo III (CFo 8) på NJM ble det funnet hvitt tak.

Den undersøkte takbjelken fremstår som original. Dersom den har blitt skiftet ut, må det i så fall ha skjedd i banens driftstid. Enkle undersøkelser av takbordene viser at disse har hatt samme fargene som bjelkene.

3.14.2. Solstrand-vognen - takbjelke

På en takbjelke i Solstrand-vognen er det gjort tilsvarende funn:

1. NCS S2005-Y20R
2. Hvitt – nåværende farge

3.15. Gulv

3.15.1. Vogn CDFo I - gulv

Fra Lyssand-vognen eksisterer ikke rester av gulv.

Gulvet i vogn CDFo I er undersøkt ett sted, nært hjørnet mot endeveggen. Undersøkelsen er gjort i den delen av gulvet som antas å være eldst, dvs. utenfor feltet med korte gulvbord. Ingen deler av gulvet stammer fra vognen var ny. Opprinnelig gulv var lagt diagonalt, mens vogn CDFo I har fått dette erstattet med langsgående bord, trolig lagt i 1904.



Figur 47. Undersøkt del av gulvet i passasjeravdelingen i CDFo I.

1	NCS S7502-Y		
2	Lys beige		
3	Grå umbra Jotun 8080		
4	NCS S0510-G20Y		
5	NCS S6000-N	Nåværende farge	Osbanens Venner ca. 1993

At gulvet har vært mørkt grått, er naturlig, jf. farge 1 og 3. Mørke farger er praktisk med tanke på skit, som gulv naturlig vil være sterkt utsatt for. At gulvet også har hatt en lys beige farge, er derfor uventet. Den lyse grønnfargen, lag 4, er også uventet. Sistnevnte stammer kanskje fra hytteperioden.

3.15.2. Solstrand-vognen – gulv

Solstrand-vognen har diagonale gulvbord, slik CDFo I også må ha hatt opprinnelig. Det kan imidlertid ikke utelukkes at også gulvet i Solstrand-vognen har blitt fornyet på ett eller annet tidspunkt.



Figur 48. Fargetrapp på gulvet i Solstrand-vognen.

1	grå umbra		
2	NCS S7005-B20G	RAL 7012	
3	NCS S7502-Y		
4	NSC S6502-Y		
5	NCS S6000-N	Nåværende farge	Osbanens Venner ca. 1993

I og med at Solstrand-vognens gulv trolig er eldre enn gulvet i CDFo I, skulle vi ha forventet å finne flere lag maling på dette gulvet enn i CDFo I. At antallet lag er likt kan enten skyldes at vogn CDFo I har blitt utsatt for mer slitasje, blant annet ved ombygging, og at gulvet i CDFo I har blitt hyppigere malt. Det er imidlertid lite sannsynlig at et vogn gulv skulle ha blitt malt kun fire ganger i banens driftstid, som strakk seg over 41 år. Det kan derfor virke som om også Solstrand-vognen har fått fornyet gulvet.

Fargene grå umbra og NCS S7502-Y er funnet på begge gulvene. Rekkefølgen er imidlertid ikke lik; Solstrand-vognen har grå umbra som eldste lag, mens det i CDFo I er identifisert som tredje lag.

Mørkt grønt gulv, som funnet i vogn CDFo III på NJM, er derimot ikke funnet verken i CDFo I eller Solstrand-vognen. Det er mulig at også vognen på NJM har et nyere gulv og at de avdekkede fargene der ikke reflekterer Osbane-perioden.

Konklusjonen er at en variant av mørk grått er sikreste gulvfarge fra Osbanen.

3.16. Bord for feste av spyttbakker

I vogn CDFo I finnes tre små bord som hviler inntil sideveggene nede ved gulvet. På krokene foran bordene har det hengt spyttbakker. Det ene av bordene står inne i dagens postkupé, de to andre finnes i passasjeravdelingen.

Den grønne fargen som ser ut til å være eldste farge på bordet på høyre side i passasjeravdelingen, er målt til NCS S7020-G50Y. Denne fargen er noe mørkere enn den grønne fargen som er funnet på veggene, men er trolig ment å være samme farge opprinnelig.

Farger funnet på bordet som står nærmest endeveggen i passasjeravdelingen:

1. grønt
2. blåsvart
3. lys blå-turkis
4. rødt
5. Hvitt
6. Dagens blågrå

Farger funnet på bordet som står nærmest skilleveggen i passasjeravdelingen:

1. Gult
2. Grønt
3. Blåsvart
4. Lys blå-turkis
5. Hvitt
6. Dagens blågrå

Farger funnet på bordet som står i postkupeen:

1. Gult
2. Grå (samme som på nedre del av veggen i postkupeen.)
3. Blåsvart
4. To lag gult

5. Mørk grå
6. Lys blå-turkis
7. Dagens blågrå

Ettersom grønt er eldste farge på bordet i passasjeravdelingen, kan dette indikere at bordet er montert inn i 1919 eller noe senere. Bordet kan imidlertid ha erstattet et eldre bord. Fargene på det andre bordet i passasjeravdelingen indikerer noenlunde samme alder. Fargene på bordet i postkupeen kan også peke mot 1919. Plasseringen av bordet i postkupeen tilsier at bordet har stått midt mellom to benker, hvilket kan være tilfeldig, men det kan også indikere at bordet var montert inn før 1919, mens det fortsatt stod benker her. Det er selvsagt mulig at det har vært eldre malingslag på bordene som det ikke lenger finnes rester av.



Figur 49. Bord for spyttebakke som står nært endeveggen på høyre side i passasjeravdelingen i CDFo I.

3.17. Skap og hyller i postkupeen

Skap, bordplate og hyller i postkupeen har hatt samme farger som veggene, med unntak av bordplaten, som i en periode har vært mørk blå og svart, farger som ikke finnes på øvrige deler av skap eller hyller. Det er den samme blandingen av svart og blått som har vært benyttet på nedre veggfelt i passasjeravdelingen i en periode mellom 1919 og 1929.

Posthyllen og bordplaten har på et senere tidspunkt blitt malt i en skarp rød farge. Et foto tatt inne i vognen mens oppussingsarbeidet pågikk ca. 1993 viser at rødfargen på bordplaten et par steder var delvis slitt eller skrapet av. Vi kan dermed gå ut fra at rødfargen ikke er påført av Osbanens Venner kort tid før de malte hyllen og bordplaten grønn, men at rødfargen stammer fra hytteperioden. Trolig er posthyllen og bordplaten malt røde samtidig som veggene i vognen ble malt hvite, ettersom det ikke finnes spor etter hvit maling på verken bordplaten eller i hyllen. Rødt som farge er ikke sannsynlig på innredning i postkupeen fra banens driftstid.

Ved istandsetting av vognen ca. 1993 ble posthyllen og bordplaten malt lys grønn, basert på en feilaktig opplysning om hva som var vanlig farge på innredning i postkupeer. Grønnfargen er ikke kjent fra andre jernbanevogner. Innredningen ble derfor malt grå i 1996.

3.17.1. Skapet

1	NCS S2040-Y10R	Gult	
2	NCS S4502-B	Blågrå	
3	NCS S5005-G50Y	Mørkere grå	
4	NCS S5005-G50Y	Omtrent som forrige lag.	
5	NCS S3005-G20Y	minty breeze, RAL 7163	
6	NCS S4502-B	Nåværende farge	Osbanens Venner ca. 1993

*) I listen fra malermester Nesttun er farge nr. 1 og 2 ombyttet. Gult er påvist å være første/eldste lag.

Skapet (med unntak av bordplaten, som omtales under kap. 3.17.2) har de samme fargene som på nedre del av skilleveggen. Også for skapet er det noe vanskelig å si helt sikkert om det har blitt malt med tre ulike grå farger eller om det bare er to. Skapet ser ikke ut til å ha blitt malt i hytteperioden mens veggene ble malt hvite og posthyllen rød.

3.17.2. Topp av bordplate



Figur 50. Fargetrapp på bordplaten i postkupeen.

1	NCS S2020-Y10R	Gul antikk	1919
2	NCS S8005-R80B	Svart med iblandet mørk blått.	1919 eller noe senere
3	NCS S5005-G50Y	Grå – samme som på nedre veggfelt	
4	NCS S3005-G20Y		1929 eller senere

5	NCS S4020-Y70R	Organic red	Hytteperioden
6	NCS S1050-G10Y	Lys grønn	Osbanens Venner ca. 1993
7	NCS S3502-G50Y	Dagens grå	Osbanens Venner 1996

*) Farge nr. 3 er ikke avdekket i fargetrappen, men er funnet ved senere undersøkelser andre steder på bordplaten.

Merk at bordplaten har hatt den samme blandingen av mørk blått og svart som i en periode mellom 1919 og 1929 ble benyttet på nedre veggfelt i passasjeravdelingen. Det er mulig at blått og svart på veggene i passasjeravdelingen og bordplaten i postkupeen har kommet på samtidig. Det kan se ut som bordplaten har ett malingslag mindre enn vegger, skap og hyller i postkupeen. Det kan bety at bordplaten ble malt en gang færre, eller så har bordplaten faktisk vært først mørk blå og deretter svart. Etter perioden med svart og/eller mørk blått har bordplaten hatt samme gråfargen som samtidig ble benyttet på nedre veggfelt.

3.17.3. Posthyllen

Posthyllen ser ut til å ha hatt de samme fargene både i bunn av hyller, hyllenes sidevegger og bakvegg. Unntaket er utsiden av sideveggen ut mot kupeen, se kap. 3.17.4.



Figur 51. Bunn i en av hyllene i postkupeen. Fargerekkefølgen her er gul, mørk grå, lys blågrå, rød, grønn, dagens grå.

1	NCS S2040-Y10R	Gul	1919
2	NCS S4502-B	Grå, samme som nr. 2 på øvre veggfelt.	
3	NCS S2030-Y20R	RAL 1002	
4		Gul, omtrent lik nr. 3.	
5	NCS S3005-G20Y	minty breeze, RAL 7163	
6	NCS S4020-Y70R	organic red 20120	Hytteperioden
7	NCS S1050-G10Y	Lys grønn	Osbanens Venner ca. 1993
8	NCS S3502-G50Y	Grå. Nåværende farge	Osbanens Venner 1996

Det er noen steder funnet to lag med gult som tredje og fjerde lag, andre steder kun ett lag. For disse to lagene kan det drøftes hvorvidt de er påført ved to ulike anledninger eller om de er påført samtidig, som for de gule fargene på øvre veggfelt på begge sider av skilleveggen. Fargene i posthyllen følger i hovedsak fargene som er benyttet på øvre del av skilleveggen (og formodentlig også øvre deler av sideveggene) i postkupeen, men har i tillegg den røde fargen som må være påført i hytteperioden. Derimot mangler den hvite fargen som har blitt påført veggene i hytteperioden.

3.17.4. Posthyllens sidevegg ut mot kupeen

Undersøkelse av hyllenes sidevegg viser at denne har hatt de samme fargene som på øvre del av vegg i postkupeen, se tabell i kap. 3.7.



Figur 52. Fargetrapp på posthyllenes sidevegg ut mot kupeen. Det er andre steder på denne vegg funnet rester av hvit maling mellom lag 5 og dagens farge.

I postkupeen som ble bygget ved Osbanen omtrent samtidig i 1919 og som i dag eksisterer i vogn CFo 8 ved NJM, ble to av de omtrent samme fargene i postkupeen funnet ved undersøkelsen i 1994: Oker og gråblå. Brevet fra NJM angir imidlertid ikke om bordplaten hadde en tredje farge. I stedet angir

det at mørk ultramarin ble brukt inni hyllen. Det er ikke funnet spor av blått eller svart inni hyllene i CDFo I, kun på bordplaten.

3.18. Oppsummering om innvendige veggfarger i vogn CDFo I

Undersøkelsene viser at opprinnelig har hele veggene hatt samme farge, en mørk eikelasur. Eikelasur er funnet både i CDFo I, Solstrand-vognen og Lyssand-vognen. Eikelasur var også Skabo Jernbanevognfabriks standard leveransefarge innvendig i passasjervogner på den tiden, og er i senere tid avdekket både i CDFo III (i dag Cfo 8) på NJM og i Skabo-vogn litra Co fra 1895 som er bevart i Os. De eldste fargene og rekkefølgen på disse i CDFo I samsvarer med det som i 1994 ble funnet i vogn CDFo III: Først mørk eikelasur, deretter lys eikelasur. Sannsynligvis har Osbanens engelske vogner hatt lasur ved leveransen fra fabrikanten Oldbury.

Det er litt usikkert hvor mange malingslag veggene har vært påført i den eldste tiden, fra vognene var nye og frem til en gang mellom 1910 og 1919. På endeveggen finnes spor etter ett lag mørk lasur og ett lag lys lasur på nedre veggfelt, på øvre veggfelt ett lag mørk lasur og to lag lys lasur. På skilleveggen finnes kun ett lag lys lasur på øvre veggfelt, og som vi skal se nedenfor, må den lyse lasuren stamme fra 1919 eller senere. Denne har nok vært påført samtidig som nyeste lag lasur på endeveggen. I farge-trappen er kun to lag lasur på øvre veggfelt avdekket, men undersøkelser andre steder på den samme veggen tilsier at det har vært i alt tre lag lasur på øvre del av endeveggen.

En periode før 1919 har både nedre og øvre veggfelt trolig vært lysegule. På sideveggen inne i skapet i postkupeen finnes en lys gul farge både inntil og bak tidligere skillevegg. Dette indikerer at kupeen var gul frem til 1919, noe som harmonerer med det vi finner i andre vogner, idet hele CDFo III på NJM var gul (lys oker) før veggene ble delt i ulike farger oppe og nede. Vi merker oss også at Osbanens to nye vogner som ble levert i 1914, i henhold til bestillingen skulle være malt «korngult» innvendig samtidig som benkene skulle være malt mahogni-skummet. På sideveggene i CDFo I er det tydelig at den lysegule fargen har vært heldekkende før grønt ble påført på nedre veggfelt. I teorien kunne gulfargen ha blitt brukt som grunning, men inne i skapet i postkupeen ligger som nevnt den heldekkende gulfargen som nyeste lag på veggfeltet der hvor skilleveggen stod presset inntil i perioden 1919 – 1929. Det må bety at veggene var gule frem til 1919, da det ikke er sannsynlig at den eksisterende veggen skulle ha blitt grunnet før skilleveggen ble montert. Fargen er inne i skapet målt til S2020-Y10R, andre steder til S2020-Y30R. Det er omtrent samme farge som er benyttet som bunnfarge til eikelasur.

Skilleveggen fra 1919 har lys gul som eldste lag på både øvre og nedre veggfelt i både passasjeravdelingen og postkupeen. Den samme fargen finnes som eldste lag på posthylle og skapet med bordplate i postkupeen. Det er uvisst om gulfargen har blitt brukt som grunning eller om alt har vært gult i en periode også i en periode etter 1919. Som beskrevet ovenfor, har gulfargen blitt benyttet på veggene frem til 1919. Den kan da ha blitt benyttet også i en periode videre, men i så fall betyr dette at veggene har hatt i alt tre ulike «sett» med farger i tiårs perioden 1919 – 1929, ikke medregnet eventuelle nye farger påført ved ny ombygging i 1929.

Benkene gjenspeiler ikke bruk av lys gul farge, men gult ser ut til å ha vært brukt på veggene samtidig med at benker og hyller var rødbrune, mahogni-farget. Blant annet ser vi at første lag etter mahogni

på benken er grønt, samme grønnfargen som er første lag etter gult på skilleveggen. Dette harmonerer jo også med Osbanens ønske om farger til de nye vognene i 1914.

Etter 1919 er CDFo I malt slik at øvre og nedre veggfelt har hatt ulike farger, der nedre felt har vært mørkere enn øvre felt. Tilsvarende ser vi i både Solstrand-vognen og Lyssand-vognen, Skabo-vognen litra Co som er bevart i Os og på CDFo III (CFo 8) på NJM. Kombinasjonen av farger har dog ikke vært lik i alle vognene. I vogn CDFo I, som har flere lag maling fra driftstiden enn de to andre Oldbury-vognene, ser det ut til at skillet har blitt innført ved ombyggingen i 1919 eller kort tid etter.

Vogn CDFo I har hatt lys eikelasur på øvre veggfelt i passasjeravdelingen etter 1919. Det ser vi både av at lys eikelasur finnes som nest eldste lag på øvre veggfelt på skilleveggen, samt at lys eikelasur er benyttet som første lag maling på hattehyllene etter at disse var mahognirøde. At lys eikelasur har vært benyttet på øvre veggfelt i Osbanens senere år, ser vi også både på Lyssand-vognen, Solstrand-vognen og Skabo-vognen i Os. I både Solstrand-vognen og Lyssand-vognen har lys eikelasur vært siste påførte malingslag før vognen gikk ut av Osbanens bruk. Vogn CDFo I er, som tidligere kommentert, malt flere ganger enn de andre vognene. Etter bruk av lys eikelasur har øvre veggfelt i CDFo I vært skarp gule (nærmest sennepsgule), før hele veggene har vært malt i en turkis farge. Sennepsgult er påført i to omganger, men det er uklart om det er malt ved to ulike anledninger eller om de to lagene kan ha blitt påført samtidig. Antall lag maling på veggene ellers tilsier at de to lagene mest sannsynlig har blitt påført samtidig, der det ene kanskje var grunning for det andre.

I vogn CDFo I er mørk grønn eldste fargelag som kun er benyttet på nedre del av veggene. Fargen er kun benyttet i passasjeravdelingen. Som omtalt ovenfor under kap. 3.11, må den ha blitt påført i 1919 eller litt senere. Etter noen år med grønne veggfelt har veggene i stedet blitt overmalt med mørk blått og svart.

Den mørkegrønne veggfargen finnes kun i CDFo I, mens blandingen av blått og svart er funnet både i Solstrand-vognen, Lyssand-vognen, Skabo-vognen i Os og CDFo III (Ved undersøkelsene av CDFo III i 1994 mente Norsk Jernbanemuseum at den mørkeblå fargen var blitt benyttet samtidig som det var en lys gråblå farge på øvre del av veggene. Denne kombinasjonen er ikke funnet i de engelske vognene.)

Etter perioden med blå/svart nedre veggfelt og sennepsgult øvre veggfelt har hele passasjeravdelingen og postkupeen i CDFo I blitt malt i en lys turkis farge. Det er noe usikkert om denne fargen er påført i siste del av Osbanens driftstid eller om den stammer fra tidlig hytteperiode. Som vi kommer tilbake til nedenfor, finnes det tegn både på at fargen har kommet på ved siste ombygging i 1929 og at den må ha kommet på senere. Solstrand-vognen har derimot ikke fått påført en tilsvarende farge. På Lyssand-vognen finnes en lys blålig farge på enkelte deler, men denne er nok påført etter 1935.

Funnene av malingslag på skilleveggen mellom passasjeravdelingen og postkupeen forteller oss at skilleveggen er bygget ny i 1919. Det kan dermed ikke være den opprinnelige skilleveggen mellom passasjeravdeling og konduktørvogning som er flyttet fremover i 1919. At døren har fabrikanten Oldburys dekaleringer kan indikere at veggene var fra vognen var ny, men de avdekkede malingslagene sier altså noe annet. Det må være kun døren som er hentet fra en annen, eldre skillevegg. På

skilleveggen side mot postkupeen finnes ingen andre farger enn de fargene vi finner på skapet og posthyllens sidevegg. Dermed vet vi at ingen av fargene på denne siden av veggen er eldre enn innredningen i postkupeen. På nedre del av skilleveggen side mot passasjeravdelingen finnes ingen spor etter lasur, hvilket veggen skulle hatt dersom den var eldre. Derimot har den grønt og blåsvart som hhv. nest eldste og tredje eldste lag. Det er de samme fargene som stopper der hvor skilleveggen stod fra 1919 til 1929, og som dermed må ha vært benyttet mellom 1919 og 1929. På øvre del av skilleveggen side mot passasjeravdelingen finnes lys lasur som nest eldste lag, men som allerede drøftet, må det ha vært benyttet lys lasur på øvre veggfelt i 1920-årene.

Gråfargene fra nedre del av skilleveggen side mot postkupeen (nr. 2, 3 og 4 i tabellen i kap 3.8) er ikke funnet på sideveggene i den delen av postkupeen som var en del av passasjeravdelingen frem til 1929. Dette kan indikere at disse ble benyttet i postkupeen i perioden 1919 – 1929 og dermed også at den turkise fargen ble påført i 1929. Det kan imidlertid også være at ett eller to lag med maling er skrapet eller slitt vekk. De gjenværende malingslagene på sideveggen er nemlig veldig porøse.

På tappen som står igjen øverst i sideveggen og som stammer fra den tidligere innfestingen av skilleveggen i perioden 1919-1929, finnes i denne rekkefølgen: lys gult (muligens brukt som grunning), mørk gul (lik nr. 3 og 4 på øvre veggfelt på skilleveggen) og turkis. Denne observasjonen tilsier at gult har blitt påført som veggfarge i postkupeen så sent som i 1929.



Figur 53. Tappen som står igjen etter skilleveggen innfesting i sideveggen fra perioden 1919 – 1929.

Det sannsynlige er at den turkise fargen, som er benyttet både i passasjeravdelingen og postkupeen, er påført samtidig i hele vognen. Den mørke blåsvarte fargen som er benyttet på nedre veggfelt i passasjeravdelingen, stopper der hvor skilleveggen stod frem til 1929. Dersom passasjeravdelingen ble malt i 1929, må det dermed ha vært med den turkise fargen. Som vist ovenfor, tyder imidlertid funn i postkupeen på at postkupeen ble malt gul i 1929. Det er derfor mulig at passasjeravdelingen ikke ble malt på nytt ved flytting av skilleveggen i 1929. Kanskje var passasjeravdelingen malt kort tid tidligere. Det er fullt mulig at flyttingen ikke medførte behov for nymaling i passasjeravdelingen.

Dersom postkupeen ble malt gul så sent som i 1929, kan det bety at den turkise fargen er påført etter at banen ble nedlagt. Alternativt har den blitt påført like før nedleggelsen.

Veggene i både passasjeravdelingen og postkupeen ble i hytteperioden malt hvite. Det samme ble benker og hattehyller. Kun posthyllen, bordplaten og skapet i postkupeen er igjen uten hvitmaling. Posthyllen og bordet ble derimot malt i en rød farge. Skapet har beholdt den turkise fargen inntil Osbanens Venner malte det ca. 1993.

3.18.1. Sannsynlig fargehistorikk for innvendige vegger mm. i passasjeravdelingen i CDFo I:

De ulike fargekodene som er angitt i etterfølgende tabell, er fargekoder som stammer fra tolkninger gjort på ulike steder, men som antas å ha vært eller ment å være samme farge opprinnelig.

Nr.	Farge	Antatt årstall	Fargekoder
1	Mørk eikelasur	1894	S5020-Y20R med omtrent S1010-Y10R som bakgrunn.
2	Lys gulbrun		S4030-Y30R
3	Lys eikelasur		S2020-Y20R som bunn, S3020-Y20R som lys farge.
4	Lys gul		S2020-Y20R / S2020-Y30R / S2020-Y40R
5a	Lys eikelasur – øvre veggfelt	Ca. 1919	Tilsvarende som nr. 3 ovenfor.
5b	Mørk grønn – nedre veggfelt	Ca. 1919	S6020-G30Y / S7010-G10Y / S7010-G30Y
6a	Mørk gul/sennepsgul – øvre veggfelt	Etter 1919, før 1929	S2040-Y20R / S2040-Y10R
6b	Mørk blått og svart – nedre veggfelt	Etter 1919, før 1929	S7502-B / S8005-R80B / blanding av S7020-R90B og svart.
7	Lys turkis	Etter 1929	S2010-G / S2010-G20Y / S2010-B90G
8	Hvitt	Etter 1935	S1505-G80Y
9a	Oker – øvre veggfelt	Ca. 1993	S2030-Y30R
9b	Mørk blågrå – nedre veggfelt	Ca. 1993	S4502-B

Farge 6a finnes i to lag. Disse kan ha blitt påført på to ulike tidspunkt. Det er også mulig at blått og svart (6b) er påført på to ulike tidspunkt.

3.18.2. Sannsynlig fargehistorikk for innvendige vegger i postkupeen i CDFo I:

Nr.	Farge	Antatt årstall	Fargekoder
1	Lys gul – grunning eller første lag	1919	S2020-Y20R
2	Grå		S4502-B
3a	Gul - øvre veggfelt		S2030-Y20R
3b	Mørkere grå - nedre veggfelt		S5005-G50Y
4a	Mørk gul - øvre veggfelt		S2030-Y20R / 2428-Y15R
4b	Grå - nedre veggfelt		S5005-G50Y
5	Lys turkis	1929 eller senere	S3010-B90G – trolig ment som samme som nr. 7 i tabell i kap. 3.18.1.
6	Hvitt	Etter 1935	S0501-Y10R
7a	Oker – øvre veggfelt	Ca. 1993	S2030-Y30R
7b	Mørk gråblå – nedre veggfelt	Ca. 1993	S4502-B

Posthyllen med skap har, kanskje med unntak av noen nyansforskjeller, fulgt veggfargene i postkupeen, på den måten at hyllen har hatt samme farger som øvre veggfelt, mens skapet har hatt noenlunde samme farger som nedre veggfelt. Unntaket er bordplaten, som har hatt blanding av mørk blått og svart som andre lag, eventuelt som andre og tredje lag.