

Karetmagerens arbejde.

Den væsentligste proces for karetmageren er fremstillingen af hjul.

Først tildannes navet, der er det træstykke, hvor egerne er fastgjort. Det laves ofte af elmetræ.

Navets centerhul - også kaldet bøsningshul eller akselhul - bores ud med et tyndt bor, før klodsen lægges til lagring ca. 3 - 4 år. Udboringen fremmer lagringen og hindrer marvridser. Den lange lagring er vigtig for at sikre, at træet ikke vrider sig.

Ved den endelige tildannelse af navet, drejes klodsen i facon. "For- og bagpipe" (yderkanterne af navet) drejes med mindre diameter end den midterste del, hvor egerne skal sidde (kaldes egerbænken). Denne proces kaldes at "dreje bænken i forhøjning". Omkredsen deles så op i 12 lige store dele, og der mærkes af til egerne.

- ★ 3 Derefter udbores centerhullet med navbor. Så laver karetmageren egerhullerne, der skal bores og "fires" (udstemmes). Hullerne bores, så de har en lille smig (vinkel) i forhold til navets centerlinie. Ødelægges egerbænken under denne proces, er navet ubrugeligt og kan ikke repareres.

Smigen i egerhullerne giver hjulet den karakteristiske paraplyform, der er med til at give hjulet sin stabilitet og elasticitet, der har særlig betydning, hvis vognen kommer ud for sideværts belastninger.

Så er karetmagerens arbejde med navet til ende, og det sendes til smeden for at få lagt navringe på.

Til egerne bruges gerne egetræ. Det lagrede træ rettes op med høvl og ligestokke. Det er væsentligt, at træet er vel-lagret og tørt. Udtrykket "hjulet er gået løst i navet" betyder således, at egerne ikke er lavet af fuldstændig tørt træ og derfor er svundet i tørvej.

Inden egerne skæres i facon (efter model), udmåles der til navtappen (den tap, der slås ind i navets egerhuller).

Efter at tappen er tildannet, anbringes egeren imellem snitdupperne i høvlbænken, sådan som det ses her i værkstedet.

- ★ 40 Egeren pudses med båndkniv, egehøvl og ziehklinge. Det færdige tværsnit er nærmest ægformet. Den bredeste ende

skal vende indad mod vognen, da det er her hjulet belastes mest. Egernes øverste ende tildannes først efter at egerne er slået i navet.

Følgen laves af bølge træ, der er flækket straks efter fældningen. Den kan tildannes af planker eller af enkeltstykker.

- ★ 36 Opmærkningen på træet sker med stangpasser, eller formen
- ★ 6 opridses efter model. Følgstykkerne udsaves så med fodsav, mens træet er spændt op i høvlebænken. Derefter rettes stykkerne op - med fælghøvle på inder- og yderside (hul- og krumhøvl) og pudses færdig med ziehklinge. I nyere tid har man også kunnet anvende "bøjlefølg". Den er sammensat af to stykker, der er bøjet over damp.

- Når nav, eger og følg er færdigdannede, samles hjulet. Dette foregår i radstokken. Navet lægges i fordybningen i radstokken, så forkanten vender om mod karetmageren. Den første
- ★ 14 eger slås i navet. Til at slå med bruges karetmagerøkse, der har en bred nakke, der er god at slå med. Styrtet (vinkelen som egerne sidder i, i forhold til navet) kontrolleres med en egeviser (kaldes også stilpind), der er en liste med indstillelig tværpind, og som placeres ved siden af radstokken.

- ★ 36 Hjulet lægges da på siden og med følgens indre radius i stangpasseren afmærkes rundt på alle egerne. Denne afmærkning angiver placeringen af tapperne.

Efter tildannelsen af disse tapper "kastes hjulet". Det vil sige, at hjulet placeres på gulvet med en kæp gennem navet. Det drejes rundt, alt mens tapperne skæres til vinkelret på navets centerlinie. Til kontrol anvendes ligestokken (også kaldet fugestokken), der lægges tværs over hjulet fra én ege-tap til den modstående.

- ★ 14 Derefter placeres hjulet i radstokken, og tappernes bredde
- ★4-22 opmærkes med brystbor (skebor). Boret skal være lidt mindre end egernes tykkelse. Borskeens yderside lægges opad mod enden af tappen og med klaphammer (firkantet trækølle) bankes på boret, så der skæres to linier i egernes tap, vinkelret på træets spejl. På tappens bagside laves et bryst (d.v.s. tappen skæres lidt smallere i den yderste ende). Så skæres
- ★ 40 tapperne til med båndkniv, efter afmærkningen foretaget med skeboret. Tappen slidtes halvvejs ned, til senere forkiling. Herefter skal hjulet fuges. Følgstykkerne lægges op på tap-

perne, og tætheden af samlingerne mellem de enkelte dele kontrolleres og rettes om nødvendigt til med båndkniv. Fælge og eger nummereres, og der laves et mærke på fælgen ud for midten af hver eger.

- Fælgstykkerne spændes op på boreladet. Egetappens bredde
- ★ 9 afsættes i stikpasseren og overføres til fælgen. Hullerne i fælgen bores med centrumbor eller brystbor.
 - ★ 5 Når de er boret igennem svækkes de (kaldes også opsvækning), d.v.s. at de udvides i den side af hullet, der vender mod fælgens bagside. På fælgens underside får hullet samme bredde som egertappen har ved stemmerne (fremspringet under tappen).
 - ★ 14 De enkelte fælgstykker slås på, mens hjulet sidder i radstokken. Stykkerne samles med domlinger. Der bores først et hul i fælgenderne, og domlingerne slås i. Førhen var domlinger lavet af træ, men i senere tid har man brugt rundjern. Derefter slås kiler (splitter) ned i slidse i egertappene. De drives ned med en drivklods, som man slår på med bagsiden af øksen. Et af fælgstykkerne er skåret 1/4 tomme kortere end de andre. Her anbringes en "hjultold" (en lille trækloids). Denne fjernes, når smeden lægger hjulringen på. Til sidst pudses hjulet af, og overflødig træ hugges bort med tværøkse eller båndkniv. Denne proces kaldes at "Over-skære hjulet".
- Hvis hjulet har stærkt styrt (som de såkaldte storkereder), skæres den del af fælgen, der rører jorden ved kørsel, konisk.
- ★ 44 Fælgene høvles efter med fælghøvl, og hjulet baghugges - d.v.s. at fælgen hugges til, så den bliver bredest på bagsiden (indvendig).
- Endelig bores bøsningshullet med et bøsningabor (tilspidset skebor). Når bøsningen (metalforing i et hul, hvorigennem der går en cylindrisk aksel) er tilpasset, sendes hjulet til smeden, der lægger ring om. Denne lægges varm på og lukker derved den sidste fuge, da jernet ved afkøling trækker sig sammen.

Karetmagerens værksted.

Karetmagerens værksted har mange lighedspunkter med andre træhåndværkeres. Helt frem til omkring 1900 var værkstedet præget af håndværktøj og meget lidt maskinkraft.

Selve værkstedet er domineret af høvlebænk, radstok og drejebænk. Høvlebænken er ret stor (større end en almindelig tømmerbænk), og må placeres hvor der er nogenlunde godt lys.

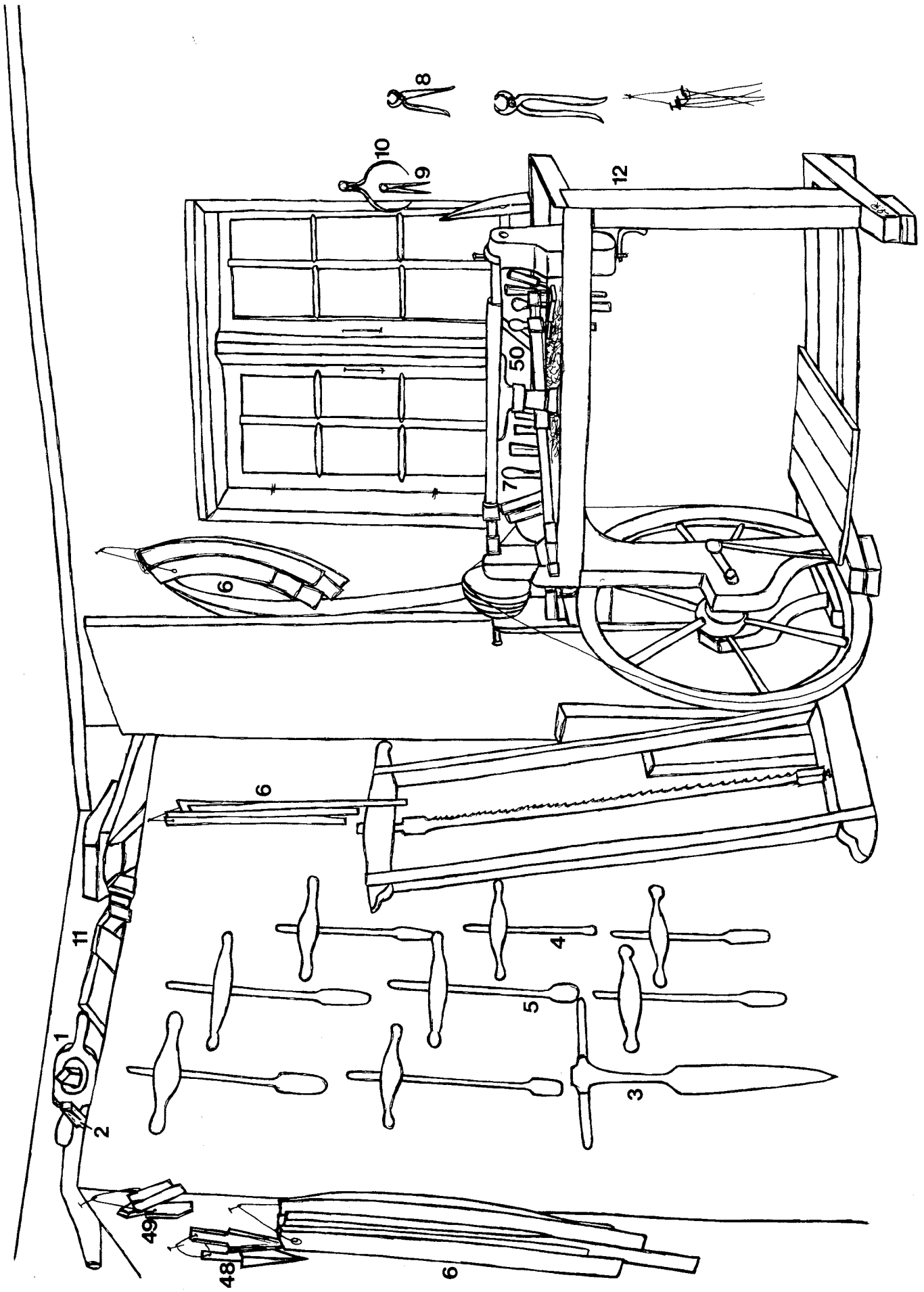
Drejebænken, der er et meget vigtigt redskab, specielt til fremstilling af hjul, må ligeledes placeres, hvor der er godt lys. Når dagslyset ikke er tilstrækkelig, må værkstedslampen i brug. Den er anbragt så praktisk, at den kan svinges rundt i lokalet, alt efter hvor der i øjeblikket er mest behov for lys. Lampen til petroleum hænger på en liste, der er sat fast i et hængsel på væggen.

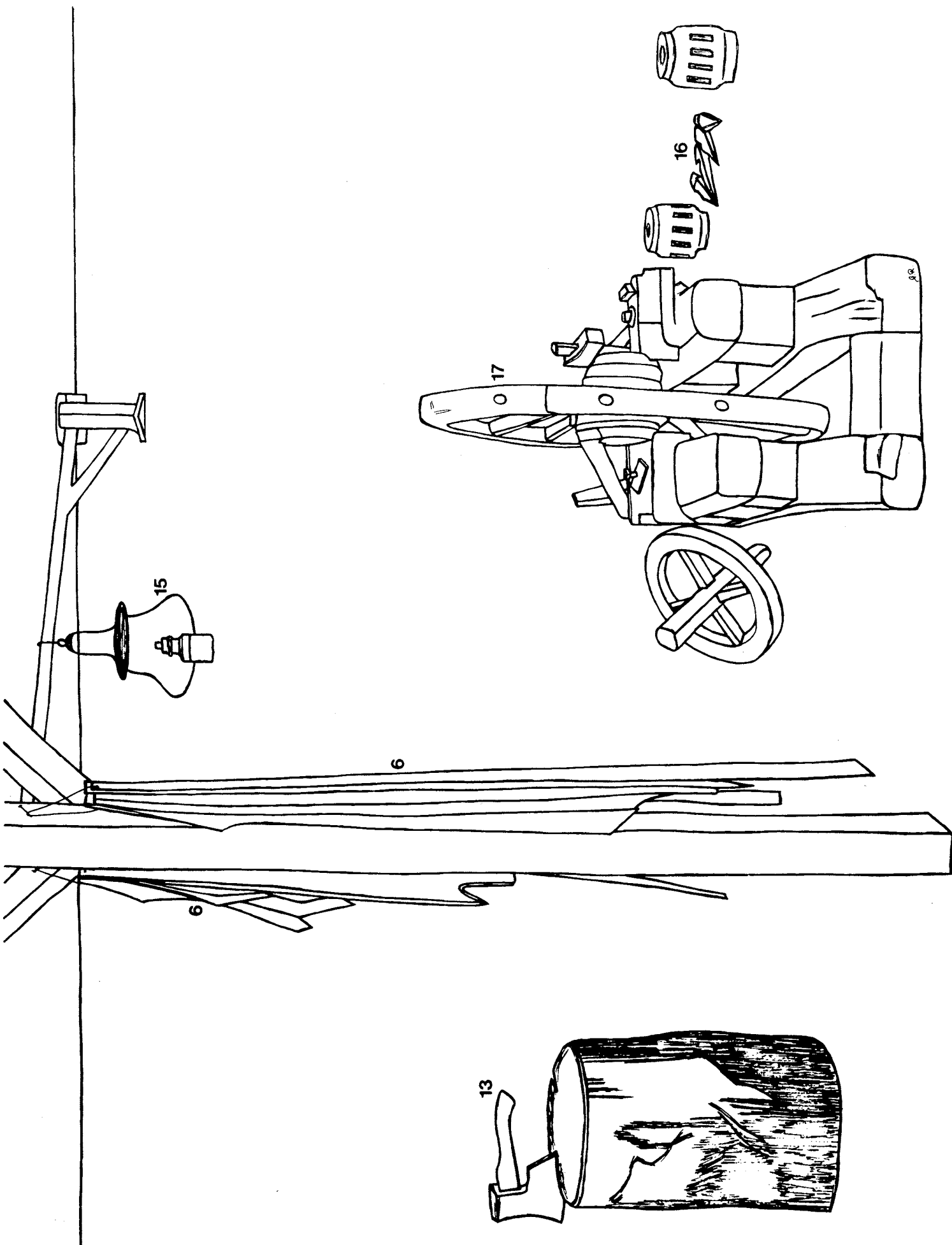
Radstokken, der består af et par svære bjælker, der er hævet over en rammefod på 4 - 6 svære stolper, bruges til at spænde hjulet op i, mens det samles.

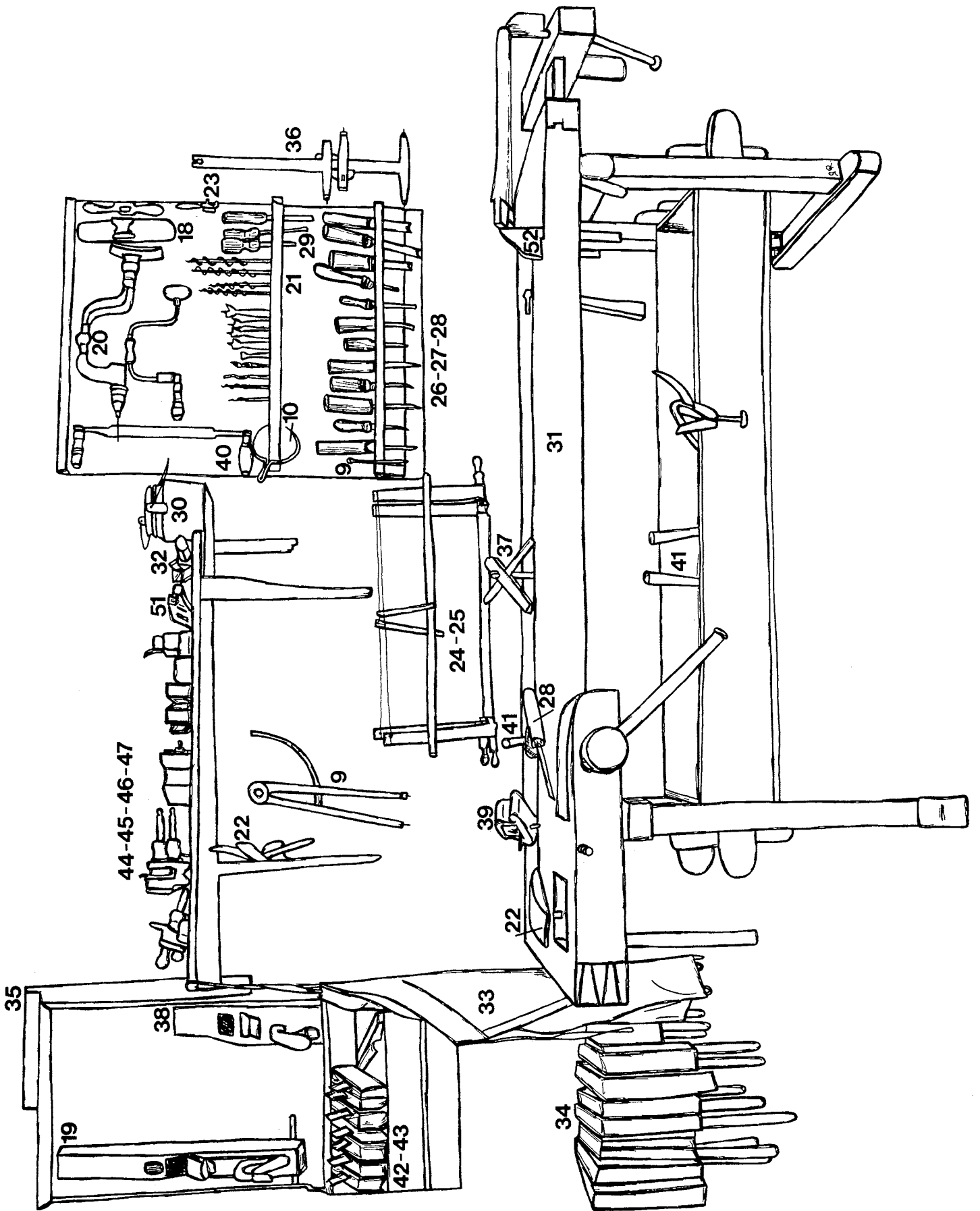
Rundt omkring på væggene hænger træmodeller, der bliver brugt til at skære træ i facon efter. Der er modeller til fælge, vognstænger, trillebørhjul o.s.v. Også andre fag, der arbejder i træ, har brugt sådanne modeller eller skabeloner, f.eks. bødkeren.

Vognstænger blev tidligere skåret efter disse modeller, men i vognbygningens senere tid gik man over til at dampbøje vognstænger. Stængerne på de udstillede vogne er lavet på denne måde. Den lille trækvogns stænger er derimod sandsynligvis skåret efter model.

Ellers er de mange håndredskaber placeret rundt i lokalet alt efter, hvor der er brug for dem (og plads til dem).









1. Skruesnittet.

Til skæring af gevind.

Har form som en træklods med et hul, der går tværs igennem. Nær ved skruegangensindgangen er der et skarpt jern kaldet gejsfus. Jernet er V-formet. Snittap og skruesnit kaldes ofte henholdsvis fader- og moderskrue.

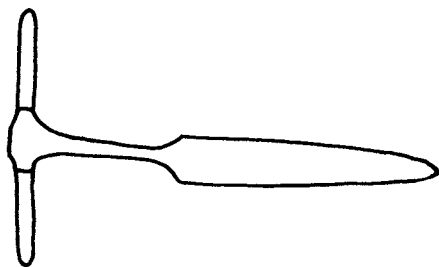


2. Snittap.

Bruges til at skære skruegangen med.

Den ene del af snittøjet (den anden del er skruesnittet). Kaldes også snitbolt. Stålstang forsynet med skarpt gevind på de fire kanter.

Snitbolten er konisk for at kunne give skruegangen den rigtige form. Sættes i et tværstillet håndtag.



3. Navbor.

Til udboring af bøsningshullet (også kaldet akselhullet eller stildearms-hullet).

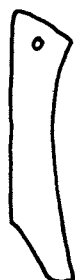


4. Kopbor.

Sømbor eller naglebor, hvis forside er formet som en skål. Bruges til boring for søm eller skruer.

5. Opsvkningsboret

er et kopbor, der bruges til at udvide borehullet med, særlig til egerhullerne i fælgene, der skal være større i den indvendige side.

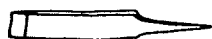


6. Modeller.

Træmodellerne blev brugt til at skære træ i facon efter. Det kan være modeller til fælge, vognstænger, trillebørhjul o.s.v. Også andre fag, der arbejder i træ, har brugt modeller eller

skabeloner, f.eks. bødkerne. (Vognstænger kunne også være dampbøjede - specielt når vogne fremstilledes industrielt - et lille værksted havde ikke denne mulighed).

7. Drejerjern.



Bruges til bortskæring af overflødig træ, når runde former tildannes i drejebænken.

8. Knibtang.

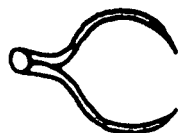


Værktøj; findes i forskellige størrelser; anvendes f.eks. til udtrækning af søm.

9. Stikpasser.



10. Krumpasser.



Passer, hvis ben er indadbuede.

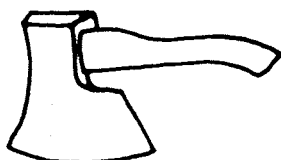
11. Fileklo.



kaldes også fileklemme. En slags løs skruestik. Savbladet sættes i kloen, der spændes op i høvlebænken, mens savtænderne files.

12. Drejebænk.

Bruges ved tildannelse af træ; til runde former.

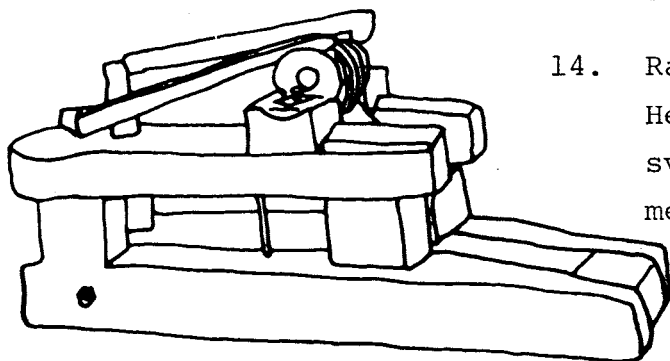


13. Karetmagerøkse

er en usymmetrisk håndøkse i lighed med tømmerens bredbil, men har bredere nakke, egnet til at slå eger i med. Bruges når hjulet baghugges (afretning af fælge).

14. Radstok.

Heri samles hjulet. Den består af et par svære bjælker, som er hævet over en ramme fod på 4-6 svære stolper.



15. Værkstedslampe.
Er ophængt på en liste, der kan svinge rundt i rummet.

16. Tøjrepæle.

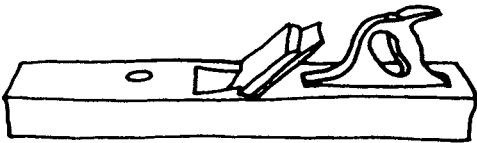
17. Storkereder
som betegnelse for de gamle hjul m/styrt er ret nyt. Det kom frem, da de gamle vogne med træaksel blev opmagasinerede til fordel for de ny med jernakslar. Hjulene fra de gamle vogne fandt anvendelse som storkereder.

18. Bugthøvl.



Lille høvl, oftest af støbejern, med et håndgreb på hver side af bladet (spån-hullet), anvendes til høvling af brede flader.

19. Rubank.



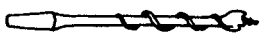
En ca. 45 - 60 cm lang høvl. Anvendes til planhøvling og til fugning.

20. Borsving.



Sving med bøsning (patron), hvori man anbringer et bor.

21. Spiralbor.



Snoet kopbor, kaldes også sømbor eller skruebor.

22. Brystplade.

Til anlæg for boring (kopbor).

Betyder, at man under boringen kan udnytte kropsvægten.

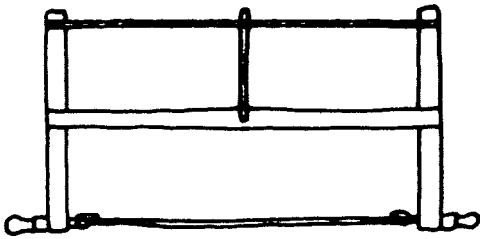
23. Savudlægger.

Apparat, der anvendes ved udlægning af tænderne i et savblad.



24. Svejfsav.

Sav med smalt blad til savning i træ



efter buede linier.

25. Sletsav.



26. Stemmejern.

Til borthugning af overflødigt træ.
Mejseldannet stål-værktøj med enkelt
fas.

27. Huljern.



Træskærerværktøj, hvor værktøjsstålets
midtparti danner en hulning af forskel-
lige former, og hvis kant er tilslebet
til en æg.

28. Lockbeitel.



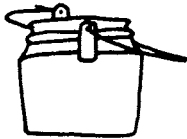
Ligner et stemmejern, men er kraftigere
i stålet. Bruges til at hugge træet ud,
når håndværkeren har boret hul til en
tap (egentlig et snedkerværktøj).

29. Skruetrækker



til iskruning af skruer.

30. Limpotte.



Består af en gryde til lim, der er an-
bragt i en anden gryde, hvori der fyl-
des vand. Vandet forhindrer, at limen
svides, og det bidrager til, at den kan
holde sig varm i længere tid.

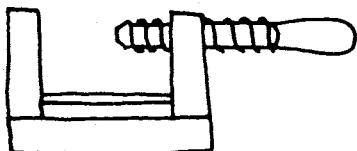
31. Høvlebænk.

Karetmager-bænken er større end en nor-
mal tømmerbænk.

32. Klupholder.

Holder, hvori kan sættes et jern
(til skæring af gevind f.eks.).

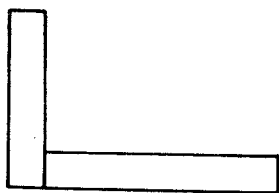
33. Arbejdsforklæde.



34. Skruetvinger.

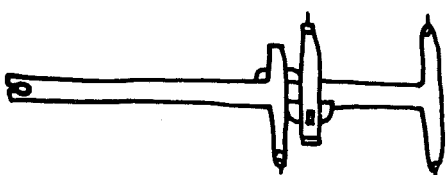
Værktøj, der anvendes overordentlig

meget, når noget skal spændes sammen under arbejdet eller ved limning. Kan være af træ eller jern. Formen varierer efter dens specielle eller almene anvendelse.



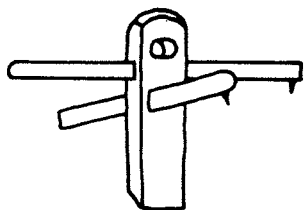
35. Vinkel.

Anvendes ved opridsning i 90° vinkel, som mål og lineal m.m.



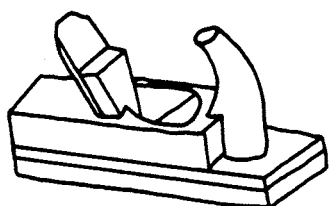
36. Stangpasser.

Lang træliste, hvorpå passerbenene kan forskydes; anvendes ved opridsning af store buer. Bl.a. til opmærkning til fælg.



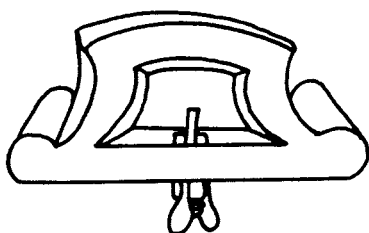
37. Stregmål.

Værktøj, der anvendes ved tilridsning f.eks. til tykkelseshøvling.



38. Skrubhøvl.

Høvl med smal sål og jern med rundslebne skær; anvendes, hvor meget træ skal borthøvles; navnlig til borthøvling af kanterne på barkkantede brædder.

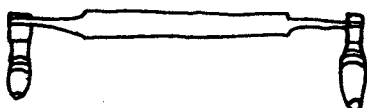


39. Grathøvl.

Egentlig et snedkerværktøj.

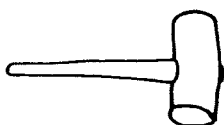
Til at høvle grater med.

Grat: fure (i træ) med skråt indadgående sider.



40. Båndkniv.

Stor kniv med et vinkelstillet håndtag i hver ende; bruges navnlig af bødkere.



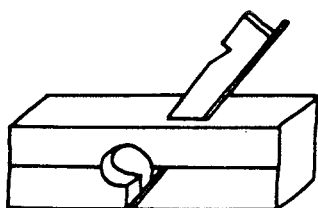
41. Klaphammer

eller trækølle. Kaldes også af tømrere: klaphammer

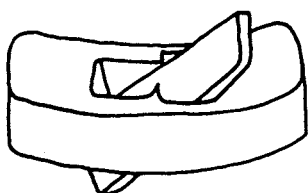
42. Profilhøvl.

Høvl, der anvendes til at høvle profil

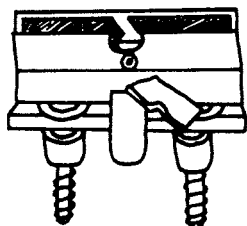
med. Eks.: hulkelhøvler, stafhøvler.
Erstattes i dag af kelemaskiner eller fræsere.



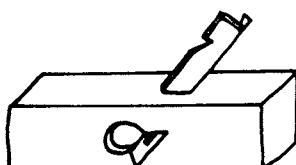
43. Hulkelhøvler
har halvrund eller kvartrund bane.
Hermed høvles hulkel (fordybning i træet), anvendes som regel til udsmykning. En anden type profilhøvler er stafhøvler, der også bruges til udsmykning.



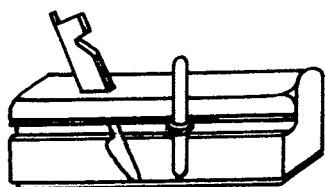
44. Fælghøvler.
Der er to slags fælghøvler (rundhøvler og krumhøvler).
Krumhøvler, der bruges til at høvle den indvendige side af fælgen (pudses færdig med ziehklinge).
Rundhøvler pudser den udvendige side af fælgen.



45. Nothøvler.
Til at skære fure i træ. Bl.a. ved sammenføjning af to brædder.



46. Simshøvler.
Høvler, der anvendes til høvling af false i træ. F.eks. i dør- og vinduestræ, hvori glas og fyldinger kan indlægges. Egentlig et snedkerværktøj.
Smal høvler med jern i fuld bredde.



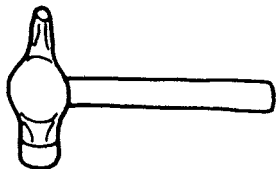
47. Falshøvler.
Kan indstilles til at false i bestemt bredde og dybde. Arbejdet udføres nu oftest på maskiner.
Fals: fuge, hvori noget skal gribe ind, f.eks. dørf. eller vinduesf.)

48. Skravpinde
til anbringelse på vogn ved kørsel m/høvlæs.

49. Fireknægt.

Et stykke træ med stemme (fremspring) på, der passer til firingen af hullet i navet til egeren.

Kontrollerer smigen (styrtet) under boring og udstemning.



50. Hammer.

51. Gratsav.

Speciel sav, der anvendes til savning af grater. (se også grathøvl).



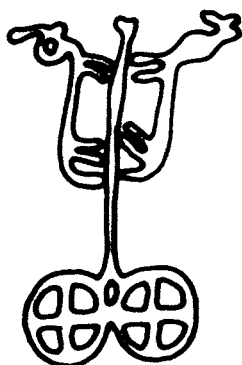
52. Snitdupper.

Anbringes i høvlebænkens duphuller og kan fastspænde et emne under forarbejdningen.

Træk af vognens historie.

Her i Danmark har man fundet hjul, der stammer helt tilbage til stenalderen. Vi ved dog ikke meget om de vogne, hjulene må have båret.

Fra bronzealderens helle-ristninger kendes to-hjulede vogne. På en helle-ristning fra Tanum sogn ses således en vogn med tospand for. Vognens hjul har eger og fælge.



Tospand tegnet uden perspektiv. Helleristning fra Tanum sogn og herred.
Efter H.C. Broholm: Danmarks Bronzealder - bind II. København 1944.

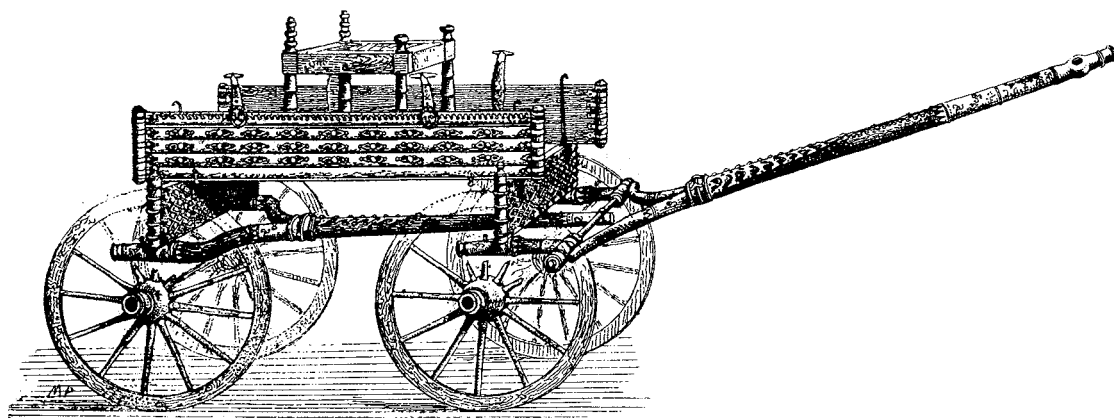
Et andet eksempel på bronzealderens vogne er solvognen, der også har hjul med eger og fælge. Nu er solvognen jo en lille model, der sandsynligvis har været knyttet til en speciel tro (soldyrkelse), og man kan ikke herudfra slutte, at dens konstruktion har været typisk for tiden.

Nogle af de ældste store vogne, der er udgravet i Danmark, er de såkaldte Dejbjerg-vogne. De blev fundet i Dejbjerg præstegårdsmose ved Ringkøbing 1881 og 1883 og er daterede til før-romersk jernalder (er ca. 2000 år gamle). De er i dag udstillet som rekonstruktion på Nationalmuseet.

Dejbjergvognenes hjul har nav af asketræ, der er uddrejet. Om navet sidder en massiv bronzebøsning med to ophøjede kamme, der ved støbningen er udfyldt med ler. Hjulene på den ene vogn har 14 eger, på den anden er der 12 eger. De er drejet af hvidbøg. Fælgen er af asketræ og omsluttet af jernringe.

Det spændende ved Dejbjergvognens hjul er, at fælgene er dampbøjede af lige stykker træ. En teknik, der af ukendte årsager, gik i glemme og først genopdagedes i 1800-tallet. Hjulene vidner om høj håndværksmæssig kunnen. De er lette og elegante og bygget efter principper, der har været brugt helt

frem i vort århundrede. Jernringen om fælgen har været lagt glødende på, og ved afkøling har jernet trukket sig sammen og spændt hjulet sammen.



Rekonstruktion af Dejbjergvogn. Pragtvogn fra før-romersk jernalder med dampbøjede hjulfølge og rig bronzeudsmykning.

Efter Henry Petersen: "Vognfundene i Dejbjerg Præstegårdsmose". København 1888.

Sådan som vognen er udstillet i dag, består den af en undervogn og en vognkasse. Vognkassen, hvis langsider - ligesom også vognstangen - er meget smukt ornamenteret med gennembrudte bronzebeslag, har båret en 4-benet aggestol med prydtoppe og huller til et fletværkssæde, der nu er forsvundet. Dejbjergvognene er sandsynligvis stadsvogne, muligvis beregnet til brug ved religiøse/magiske handlinger.

Den tidlige middelalders vogne var alle stive og bygget efter samme principper som forrige århundredes arbejdsvogne. Først i midten af 1400-tallet fandt man på at ophænge vognkassen i kæder. I begyndelsen af 1500-tallet begyndte man så småt at lave vogne med dør i siden, ja endda med kuskesæde. Kuskevognen blev forgængeren for de læderophængte vogne. Ved at ophænge vognkassen - først i kæder, siden i læderremme - blev den frigjort fra akslerne, og kørslen blev derved mere behagelig - kun slingrede den voldsomt på ujævne veje.

Kuskevognen var en stor fornyelse. Førhen gik kusken ved siden af hestene, eller han red på den venstre hest (herfra betegnelsen "den nærmer hest"). På dette tidspunkt var de danske vognbyggere kendt i udlandet for deres dygtighed. Der ofredes store summer på forgyldning og billedskærerarbejder. Specielt flotte var brudekareterne. Skønt de danske konger og herre-

mænd ikke helt kunne leve op til engelske og franske fyrsters pragtvogne, så var vi dog længere fremme i udvikling end Sverige og de sydeuropæiske lande. Vi ved således, at Christian d. 3 fik sine pragtvogne fremstillet af en hjulmand (Peder Hjulmand) på Koldingegnen. De to ældste kuskevogne findes i dag på Kunstsammlung Veste Coburg i Tyskland. De er sandsynligvis lavet af Peder Hjulmand. Ihvertfald er de fremstillet til Chr. III's datter prinsesse Dorotheas bryllup i 1561. Det var også omkring denne tid, man begyndte at lave karrosserier med glasvinduer.

I løbet af 1700-tallet skete der store fremskridt med hensyn til vognbygning, og mens man før måtte køre med forspand på 4 - 6 heste, kunne man nu bygge vogne, der lod sig trække af færre heste.

Den første store revolutionerende opfindelse var vognfjederen. De første var S-formede tyske fjedre, disse afløstes af franske flot-svungne C-fjedre. Tidligt i 1800-tallet fandt man på at lave fjedrene elliptiske (var mere effektive og var mere stabile). Ved anvendelse af vognfjederen overvandt man den slingren, som kendetegnede de ophængte vogne. Denne opfindelse gav stødet til konstruktion af mange forskellige vogntyper som Phaeton, Cabriolet, Landauer og de såkaldte Wiernervogne.

Wiernervognen - der som navnet siger, blev opfundet i Wien, der dengang var kendt for sine vognbyggeres dygtighed, var beregnet for 4 personer + kusk. Fortil var en høj buk til kusk.

Wiernervognen konkurrerede med Landaueren, der som type er lidt tungere. Mens Landaueren var beregnet på bykørsel, var Wiernervognene eminente til længere rejser.

Den anden store revolutionerende opfindelse var stålakslen. Hidtil havde man på transportvogne brugt jernaksler (smedejern). På arbejdsvogne brugtes stadig træaksler.

Jernakslerne havde den ulempe, at de så tit skulle smøres. Endvidere var jernakslen så blød, at der kun gik kort tid, før den slørede.

I begyndelsen af 1800-tallet opfandt man stålakslen af en vognbygger i Offenbach am Main.

Helt frem til ca. 1860 var "fjedervogne" dog stadig forbeholdt konger og adelsmænd. Først omkring 1870 blev de almindelig udbredt blandt de store gårdejere.

De vogne man fandt på gårdene i 1870'erne var jagtvogne til 4 - 6 personer, Landauerne og Charabancer til 4, 6, 8, 10 og 12 personer.

Bortset fra arbejdsfjedervogne var Charabancen den mest overkommelige i pris, og den vandt derfor stor folkelig udbredelse. I 1874 kostede en 4-personers Charabanc 24 rigsdaler, mens en 6-personers jagtvogn kostede 28 rigsdaler. Landauere var mere end dobbelt så dyre!

Også ponyvogne vandt udbredelse i disse år.

Lige omkring århundredeskiftet nåede produktionen af vogne sit højdepunkt, og ud over de allerede nævnte typer fremstilledes drosker, gigger og jumber.

Jumben var helt speciel dansk. I "Dansk Haandværk" redigeret af Erik Hansen, kan man læse:

"Ingen af vore Nabolande har i saa høj Grad slaaet sig paa jumben som vi. Egentlig er den gængse Type skabt i Danmark til Afløsning af Giggen, og ganske tilfældigt. Det gik saaledes til. En Teglværksejer udenfor Aalborg skulde bruge en lille lav Vogn for at køre sine Børn til Skole i Aalborg, og en lille Islænderhest skulde være Drivkraft. Fabrikant Petersen i Aalborg, der skulde levere Vognen, spekulerede over Opgaven og kom til det Resultat, at det maatte være noget i Retning af Gumpekassen, en tohjulet Vogn, der bruges til Lertransport fra Lergraven til Ælteværket, og den blev kaldt "Jumbe", et Navn der ikke findes i andre Lande".

Videre læser man: "Fordelen ved at kunne befordre 4 Personer med een Hest er indlysende, tilmed kørte man mere sikkert i denne lave Vogn end i Giggen, der var farlig, hvis Hesten ikke var helt paalidelig".

Fra 1910 og fremefter blev det almindeligt med gummibelægning på luksusvognenes hjul - en opdagelse der var lige så væsentlig som vognfjederen og patentakslen.

Vi har således set, at de hestetrukne køretøjer vandt almindelig udbredelse i 1870'erne, og i løbet af meget kort tid skete der en væsentlig udvikling af mange vogntyper. Vognbyggeriets fald kom lige pludseligt, og hvis man ser bort fra krigsårene 1940 - 45 og denne periodes befordringsmæssige vanskeligheder, så ophørte den traditionelle vognbygning for ca. 35 - 40 år siden. Karetmagerne blev nu ikke arbejdsløse af den grund. Man gik over til at bygge sporvogne, togvogne og biler. Betegnelsen karetmager blev lidt misvisende,

og mange kaldte sig i stedet karrosseribygger. Mens man før udelukkende arbejdede i træ, begyndte man nu at arbejde i materialer som stål, letmetal, glasfiber og plastikmaterialer. Hermed er vi kommet over i en anden epoke, som vi ikke skal beskæftige os videre med her.