

torcykler; men som andre motorkøretøjer måtte de naturligvis under besættelsen »klodses op« og cyklerne igen frem.

Efter krigen blev motorcyklen i en halv snes år budcentralernes foretrukne køretøj. Ladcyklerne anvendtes dog endnu i nogle år; men omkring begyndelsen af 50'erne var den egentlige »svajertid« forbi. Samtidig begyndte en del af budcentralerne at annoncere med kørsel med små vare- og lastvogne, og efter midten af årtiet fortrængte disse næsten helt motorcyklerne.

At køre budcentral i 30'erne og 40'erne var en blandet landhandel. Der var mange om buddet, satserne var små, så der skulle tages mange småture for at holde skindet på næsen. Til gengæld var budenes krav ikke store, hvad enten det var indehaverne selv, der kørte, eller andre – som var arbejdsløse og foretrak den mere selvstændige tilværelse som bud fremfor den ringe understøttelse. Mange budcentraler havde dog en del mere fast kørsel for mindre forretningsdrivende, der ikke selv holdt faste bude (købmænd, vaskeriejere, kioskindehavere, møbelhandlere, blomsterhandlere). Hertil kom den lejlighedsvis tilbagevendende kørsel. Ved Nellesmann & Thomsens auktioner i Mejlgade og sagførerauktionerne i Frederiksgade var budcentralerne på pletten. Ligeså ved auktionerne i Gartnerhallen. Forud for højtiderne var der travlhed med blomster- og pakkekørsel for Abel, Sjørup-Jørgensen, Neye og andre strøgforretninger, og flyttedagene i april og oktober gav også sikre indtægter. Især i krigsårene, hvor benzinen var en mangelvare, blev mange lejligheder flyttet fra den ene ende af byen til den anden på en trehjulet ladcykel. Til dette kom budtjenesten for private, der fik bragt pakker til posthuset, tøj til vask og rensning, sko til skomager – eller 10 par

i udvalg hjem fra Bandholz – o.s.v. Eller budcentralen kunne blive bedt om at banke tæpper, gøre rent eller evt. klare en uoverkommelig opvask.

Hovedparten af »privatarbejdet« op- hørte, efterhånden som budcentralerne gik over til at bruge motorcykler. Et motorbud var mere end dobbelt så dyrt som et cykelbud, når det drejede sig om sådanne småærinder. Samtidig voksede andre opgaver, som var mere givtige. Daglig kørsel til byens kiosker med de københavnske formiddagsblade blev efterhånden en væsentlig forretning for »Leos bude«, mens »Acap« begyndte at køre rundt med »Ferm«-vaskemaskiner, der blev udlejet til private. Af kommunal kørsel overtog budcentralerne transporten af skolemaden rundt til skolerne efter indførslen af skolebæspisningsordningen.

I de seneste 10–15 år er antallet af budcentraler blevet stærkt reduceret, og de tilbageblevne har nærmere karakter af mindre vognmandsforretninger. De bygger på en fast kundekreds og transporter varer over hele landet. De små, tilfældige budforretninger, som udgjorde det meste af de tidligere budcentralers kørsel, er blevet overflødiggjort af bilernes stærke udbredelse. Selv en nok så lille erhvervsvirksomhed i byen har nu egen varevogn.

»Det vrимlede med bydrengene over hele byen« omkring århundredskiftet. Og der var vitterlig mange. En undersøgelse, der blev foretaget i de århusianske byskoler 1898/99, viser, at mere end halvdelen af drengene over ti år havde budplads. Senere kom der visse begrænsninger i den form for børnearbejde. Fra 1907 blev det således forbudt børn under tolv år at have budpladser med ombæring af varer (senere blev aldersgrænsen forhøjet til fjorten år), ligesom det var en uskrevet – men ofte påpeget – regel, at mel-