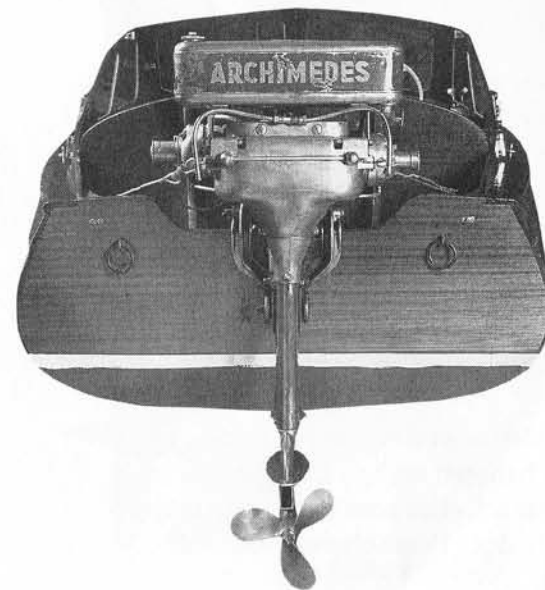
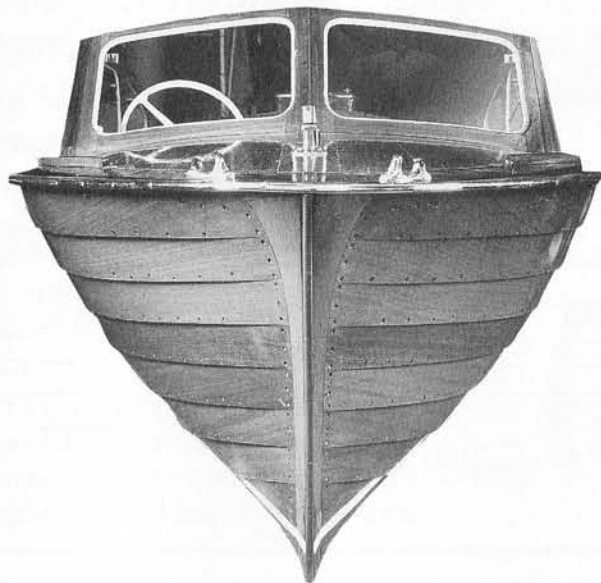
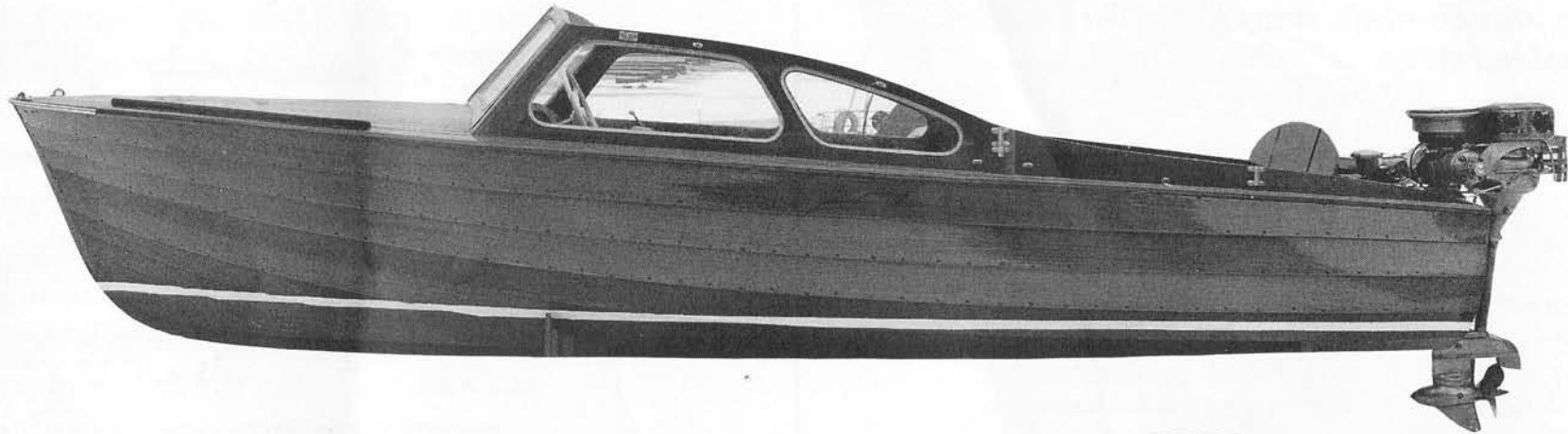


# Electroluxbåten

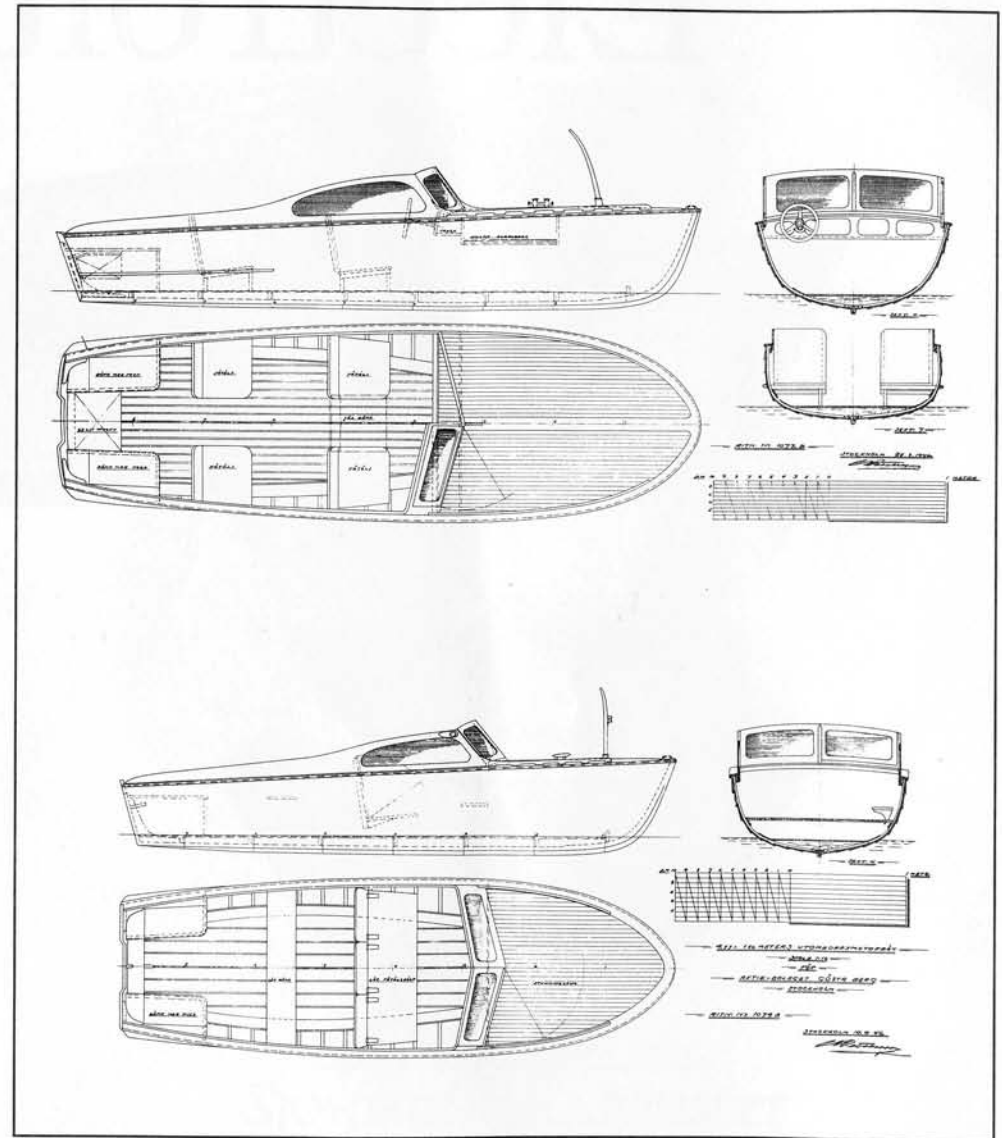


*Bland alla 70 originalbåtar som Sjöhistoriska museet i Stockholm förfogar över finns en äkta campingbåt byggd i mahogny. Campingbåten kan sägas, utan överdrift, vara den farkost som satte svensken i sjön.*

Vem minns inte begrepp som Electroluxbåt, Pentabåt, Lilla Campingbåten, Stora Campingbåten, Passbåten, AB Gösta Berg och Archimedes? För att komplettera romantiken behöver vi väl bara nämna primuskök, fotogen, vaddsovsäckar, gummimadrasser och myggor stora som fjärilar...

Campingbåtens historia är faktiskt äldre än vad som kan anas. Låt oss gå tillbaka till 1930-talet. Då fick vanliga arbetare och tjänstemän sina första riktiga semesterdagar. Utav detta växte ett friluftsintrasse fram som stommen till en ny livsfilosofi. Speciell campingutrustning framtog. Man skulle vandra i naturen, cykla eller semestra till sjöss. Glöm inte att motorbåtar med ruff eller segelbåtar endast var till för de mer burgna, de som hade råd och som inte alltid vårustade sina båtar själva.

Camping- eller passbåten som den först kallades, byggdes för att ge individen friheten att äga sin egen båt som kunde köpas till låg kostnad, eller som båtkonstruktören Ruben Östlund uttryckte det i Pentabladet 1930...



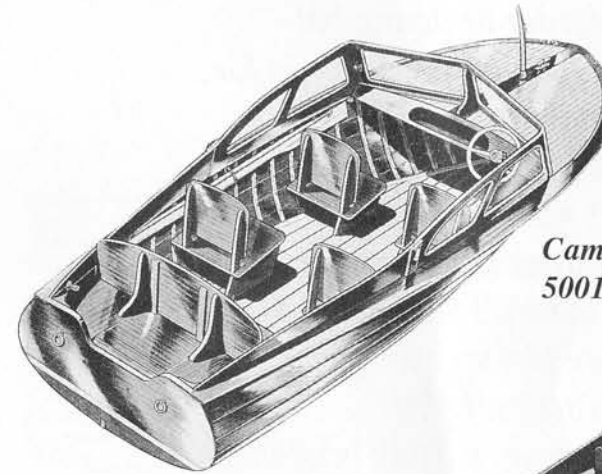
Det var dock först med utombordsmotorerna som campingbåten slog igenom och i maj 1930 användes namnet "campingbåt" för första gången. Namnet är lätt att härleda, ty man sov i sovsäck direkt på durken, eller på fällda sittsoffor, under sunttält, eller kapell som vi säger i våra dagar. Det var med andra ord som att bo i ett tält på vattnet.

I maj 1932 presenterade Ruben Östlund ...*"en camping- och fiskebåt för utombordsmotor."* Akterspegeln hade fått den typiska försänkningen eller hacket, för att snurran inte skall kränga av eller åt sidan vid tvära girar. Utombordaren skulle vara Pentas nya V-2 som var på 7-10 hk.

**U**nder åren före andra världskriget presenterades varje år i stort sett nya varianter av camping- eller passbåten (namnet varierade från år till år). Det intressanta med dessa båtar var att de byggdes som seriebyggen och som lagervara. Man behövde alltså inte förbeställa sin båt. Campingbåten blev den första serieproducerade fritidsbåten i Sverige. Visserligen klagade båtbyggarna på att de miste den direkta kundkontakten och att alla båtar blev i stort sett lika, men priset blev mer fördelaktigt, vilket gynnade försäljningen.

I juni 1936 lanserade Penta sin egen "Pentabåt", vilket också var en av CG Petterssons passbåtskonstruktioner. Fartresurserna var blygsamma. Vad sägs om 6,25 knop med en Penta U-21? Men med Pentas starkaste motor, V-2:an, fick farkosten den anmärkningsvärda hastigheten av 10,25 knop! Kanske mätte man i "Stockholmsknop", ett begrepp som kom från de gamla ångbåtarna och innebar att en vanlig knop skulle räknas som tre.

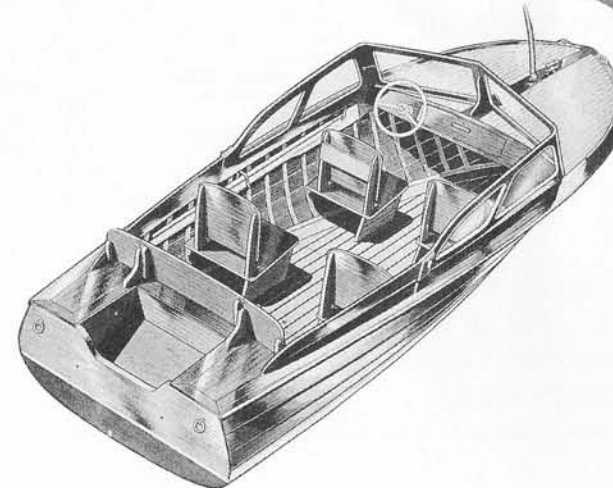
## Första seriebygget



*Camping*  
5001



*Camping*  
5201



*Camping*  
5251

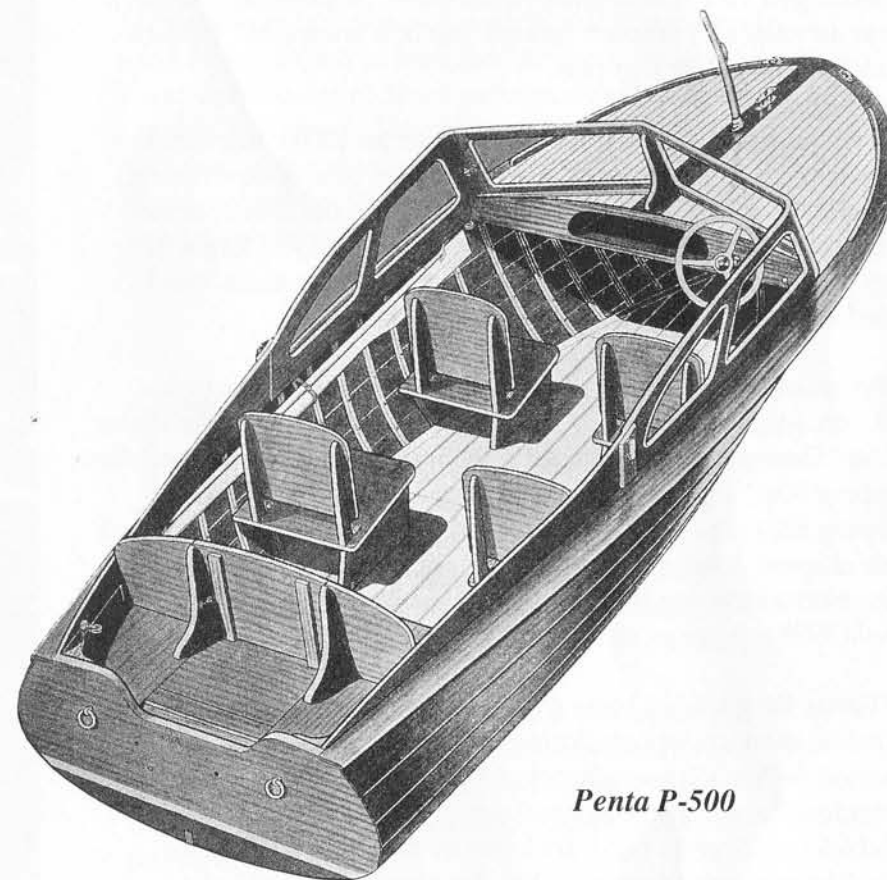
---

CG Pettersson fortsatte att utveckla produkten och så småningom tog han fram "Penta Skärgårdsbåt" som hade måtten 5,20x1,54 m med en utombordsmotor typ Penta U-21 och kunde prestera 7 knop. "Penta campingbåt" kom 1937 och var 6x1,65 m och kunde med en starkare motor göra 11 knop. Dessutom ritade Pettersson också en "Penta sportbåt" som mätte 5,5x1,62 m.

Bidragande orsaker till att campingbåten kunde lanseras så väl och sälja så bra var nog båtutställningarna i anrika Ostermans marmorhallar åren 1934, 1935, 1937, 1938 och 1939. "Årets båtar" var ett återkommande tema och där presenterades t.ex "Lilla Campingbåten" (5,2x1,58m) som nu funnit den form den skulle behålla i stort sett oförändrad i tjugo år; "Campingbåten" som var något större på 6x1,65m och "Passbåten" som var störst, 6,75x2m och försedd med inombordsmotor.

AB Gösta Berg etablerade sig 1939 som representant för Penta, och hans firma var den som i praktiken hade monopol på försäljningen av campingbåtarna, åtminstone i Stockholmsregionen. Med andra världskrigets utbrott 1939 gick proppen ur båtmarknaden eftersom tillgången till bränsle ströps. Visserligen togs det fram ett gengasaggregat för motorbåtar men den viktiga smörjoljan fanns bara till för nyttotrafik. Den enda möjligheten var att lägga upp alternativt sätta tandemcykeln i båten och trampa sig fram eller skaffa segelbåt. Ack så plågsamt för en genuin motorbåtsmänniska.

Pettersson kom igen efter kriget med nyritade campingbåtar. De hade nu blivit lite kortare och bredare. Även andra konstruktörer, som Lage Eklund, Olle Enderlien och G. Brunius tog fram egna konstruktioner. Efter det att bränslerestriktionerna hävts 1946 kom båtbranschen åter igång.



*Penta P-500*