

# Tidningen "Segling" skriver om: SEX NOLL SEX

## Back to basics' receptet bakom 606:ans renässans

*På senaste åren har det inträffat något märkligt. Gamla, lilla 606:an har seglat upp som Sveriges populäraste kappseglande kölbåt - de senaste åren har hela 80 båtar kommit till SM!*

*Klassen lockar gammal som ung, och även om konkurrensen och kunnandet är på högsta nivå så handlar det om en enda sak - att ha kul ute på banan och trivsamt i land*

*Av Bengt Jörnstedt.*



## Här hettar det till —för nöjes skull !

**V**i möttes av ett otroligt intresse på mässan i Globen. Över hundra seglare var seriöst intresserade av båten.

Tomas Skålén i Åmål gnuggar händerna, för han är PR-ansvarig för vad som måste betraktas som Sveriges hetaste klass nu på 90-talet - 606:an.

Gamla 606:an, född samtidigt med båtboomen för ett kvarts sekel sedan. En enkel liten dagsegelare, en kappseglingsbåt för två eller tre personer. Inte särskilt uppseendeväckande - men en bra segelbåt. Med ganska så speciella egenskaper som kräver sin man eller kvinna vid roret och vid skoten. Sex meter lång, köl, stor, fock och spinnaker.

De senaste åren har 606:an varit största kölbåtsklassen i SM, förbi både Expresser och Folkbåtar, med 80 startande båtar från hela landet; seglare från Luleå till Simrishamn kommer regelbundet till regattor i Riks-cupen. Man ser dem komma trailande på landsvägarna med sina ofta brandgula

båtar, och det rör sig om alla kategorier av seglare. Alla tycker ha lika kul, och intresset bara växer.

Det är klart att man undrar vad den här lilla båten har som inte andra har. Och varför den fått en sådan renässans efter sin första glansperiod på 70-talet.

606:an ritades precis när båtboomen satte igång kring 1970. Konstruktören var Pelle Petterson och byggare var Monark. Men den man verkligen minns från den tiden var eldsjälens - eller affärsmannens och entreprenörens - Ole Bundgaard, den energiske dansken som skötte om marknadsföringen och försäljningen av 606:an. Pelle P må ha avlat 606:an men det var Ole B som bytte blöjor och fick skötebarnet att stå upp och gå själv.

606:an kom ungefär samtidigt med Mustang Jr och Yngling, men de stora klubbarna kunde inte enas om vilken juniorbåt man skulle satsa på. 606:an fick leva sitt eget liv, och klarade sig bra tack vare idésprutan Bundgaard.



Närmare 500 båtar byggdes under de åren, varav ett 50-tal finns i Danmark och ungefär lika många köptes av Marinen som träningsbåtar.

Efter de inledande framgångarna på 70-talet sjönk intresset för klassen, många 606:or blev badbåtar på landet och kappseglandet minskade.

- När 80-talet kom var det bara 20 båtar på SM i Malmö, och av dem var åtta danskar, suckar Stig Langner tillbaka blickande



Stig Langner, 53-årig Växjö-bo, är nästa viktiga namn i 606:ans historia, för han har varit ordförande i klassförbundet ända sedan denna kristid för femton år sedan. Stig är en initiativrik seglingsentusiast som bl a legat bakom bildandet av Växjö Kappseglingklubb, och mycket av 606:an återkomst är hans förtjänst. Även om han, säkert utan falsk blygsamhet, betonar att det i grund och botten varit båtens inneboende egenskaper som varit avgörande.

## Många har "lumpat" i 606

För att säkerställa SM statusen, som kräver ett visst antal startande, beslöt sig Stig Langner och hans klubbvänner för att slå ihop SM med de militära mästerskapen, som ju alltid seglades i 606. Det var naturligtvis en gynnsam korsbefruktnings satsning på 606 har för övrigt också haft sin betydelse klassens övervintring; här fanns alltid en stomme av båtar - och ständigt nya seglare.

För det här med att segla 606 på fosterlandets konto har under åren tacksamt utnyttjats av patriotiska svenska beväringar. En av dem som lumpat i 606 är Björn Österberg, segelmakare i Nynäshamn, navigatör på svenska America's Cup-båten Tre Kronor i San Diego 1992 och femfaldig svensk mästare i just 606. Samtidigt som Stig Langner blev



ordförande i klassförbundet gjorde unge Björn rekryten i Karlskrona: Jag hade en helt otrolig fanjunkare som skrev intryg på att vi måste segla 606 istället för att skjuta och marschera. Jag har aldrig varit så sponsrad som den sommaren! Vi skulle segla SM i Rasta och fick nya segel, resorna betalades av Kronan, vi kunde köpa Harken-beslag till båten, ja, allting. Gissa om fanjunkaren blev glad när vi vann SM!

Några år in på 80-talet behövde man inte längre ta till Marinens båtar för att få SM-status, klassen började återigen stå

på egna ben. Och med tiden, 1989, kom det till fler båtar, 61 stycken, till SM än det gjort under rekordåren på 70-talet, då det som mest seglades 50 båtar i Nynäshamn 1974. Sedan den tröskeln nåddes för sex år sedan har antalet startande legat mellan 57 och 80 på mästerskapsseglingarna.

- Båten har växt av sin egen idé, den har inte marknadsförts, säger Stig Langner.

Och vad är då 606:ans idé?

## Alla slag av seglare

Idén är enkelheten, prestigelösheten, lättörligheten. 606:an jämförelsevis billig; man får en fungerande båt för 25.000, en bra kappseglingssuglig båt för 45.000, en fräsch toppbåt för 60.000 kronor.

Eftersom hon är trailerbar efter en vanlig personbil ligger hela landet öppet - och det utnyttjar man. Att kappsegla på motsatt kust är inget företag, det är en utflykt.

Och så är 606:an rolig att segla.



*I vindar över 8 m/s planar 606:an lätt på undanvind och får då något mer av jollekaraktär över sig*

Alla dessa faktorer är viktiga som förklaring, men det finns också en stor poäng med 606:an som inte lika lätt låter sig beskrivas.

Förmodligen är det hennes anspråklöshet som är hemligheten. Hon passar perfekt i en nisch som har mognat fram med tiden - en önskan hos ett växande antal, ofta ganska rutinerade, seglare att få segla under avspända former. Ingen hets, inget kiv, ingen prestige. Lagom seriös kappsegling, men utan allvar. God seglingskvalitet utan pretentioner, kvalificerad underhållning under anspråklösa former.

Kort sagt: man har kul i 606.

- Det finns ingen elitstämning i klassen, inga sura miner. Man skrattat åt varandra ute på banan, det här gör man för att det är skoj säger Björn Österberg. Avgörande är förmodligen klassens heterogena sammansättning. Många besättningar är mixade, Björn Österberg seglar t ex själv med sin fru. Många består av far och son eller dotter, inte sällan är det någon gammal 606-seglare från 70-talets början som nu fått en eller flera lämpliga gästar i familjen och återvänt till klassen. Det



finns rena juniorgång som gått från jolle till 606, det finns f d Express-seglare, som t ex inledningsvis nämnde Tomas Skålén, och folk från H-båt och J-24. Här finns gamla och unga, elitseglare och amatörer om vartannat.

- Oavsett nivå har man alltid någon att fightas mot och snacka med iland, förklarar Björn Österberg.



*Flera danska båtar brukar ställa up på SM och nu håller även en fleet på att etablera sig på Åland*

## En nisch-båt utan likar

Men finns inte den här trevnaden och samvaron i andra klasser? Jo, i många klasser handlar det om ungefär samma anspråkslösa tävling och trivsamma förhållanden. Säkert är det så i t ex M-båt, IF-båt och Maxi 77, för att nämna bara några klasser. Men då handlar det om båtar man bor i och som man oftast seglar i till SM. Och efter SM säger man tack och adjö och åker ut på semester - för att inte ses igen förrän nästa år, om nu inte SM hamnat på andra kusten och det är för långt att segla dit. SM:et blir en höjdpunkt - dock bara för en liten del av de mest aktiva i klassen, notabene! - men en isolerad sådan en gång om året.

Så är det inte i 606-klassen. Här är kappseglingen mötena själva poängen med seglandet. Och man ses inte bara på SM, man seglar också flera av de fem regattorna i Riks-cupen. Tävlingarna blir målen för en trevlig långhelg; man lastar båten och åker iväg och har kul, sen ses man ett par veckor senare på en annan plats, berättar Björn Österberg.

- Det är bara att ta båten på trailern och dra. I Riks-cupen träffar man folk från hela landet, det gör man inte i andra klasser. Man vet att när man åker iväg till en regatta så kommer alltid en båt från Luleå och en från Simrishamn.

606 är en nisch-båt. Det finns helt enkelt ingen annan kölbåtsklass som kan jämföras med henne. Expressen är ungefär lika stor till antalet (på SM), men där måste man ha en lastbil och där finns en "seriösare" målinriktning. Man har inte samma lättsamma inställning till tillvaron på banan, och det rör sig om en mer homogen, yngre grupp seglare.

De enda som färdas land och rike runt som 606-seglarna är jolle-seglarna men där är målinriktningen och homogeniteten ännu större än i express-klassen. För jolle-vagabonderna är seglandet ren tävling, att ta sig runt banan med ett roat leende i mungipan är det inte tal om.

## "Ruskigt tätt och brett i toppen"

Trots lättsinnet, om jag får uttrycka mig så, är det absolut ingen som lättvindigt ger sig in i 606-klassen och vinner rätt upp och ner, om än med aldrig så imponerande meriter från andra klasser. Både flerfaldige 505-världsmästaren Krister Bergström och flerfaldige svenske mästaren i Express Michael Collberg har kommit på 5:e platser i var sitt 606-SM, och vårt världsses i Soling Magnus Holmberg kom på 9:e plats vid ett gästsuppträdande på ett mästerskap.

- Jag vill påstå att det är en jämnare klass än Express. Här finns fler bra seglare och det är svårare att ta sig upp i topp 20, säger Tomas Skålén, som själv seglat mycket Express.

Det finns en smal topp på fem eller sex båtar, men sedan är det ruskigt tätt ner till 35:e plats.

Att elitseglare från andra klasser har svårt att ta hem medaljerna beror på 606:ans schizofrena läggning. Hon är nämligen kölbåt i lätt vind och jolle i hård vind.

- Det är det som gör henne så utmanande, man måste ha ett brett kunnande, förklarar Björn Österberg, som kan båten bättre än de flesta; efter fanjunkarens satsning sommaren -81 har Björn vunnit ytterligare fyra SM-titlar, alla i modern tid med hård konkurrens.

- Man måste behärska konsten att få en underriggad båt att gå fort i lättvind, man behöver en IF-seglares tålmod. Och i hårdvind måste man ha bra jollekunnande. Men det gör henne väldigt kul att segla!

Björn menar att hon är kölbåt upp till 6-7 m/s och lite småtrög i lättvind.



*Strax efter start i ett fält med 80 båtar*

- Men vid 7 meter växlar hon om till att bli jolle, då måste man sitta långt bak för att surfa. Mellan 7 och 10 meter är hon trevlig, vid 12 är hon en 505 med centerbordet nere; då kan hon snurra runt kölen på länsen och dra omkull.

- Så hon är ingen vanlig kölbåt och hon är ingen vanlig jolle utan en trevlig kombination.

Det gör henne till en bra lärobåt, tillägger Björn:

- Det finns ingen bättre båt, för när man gör fel så säger hon ifrån.

Allt talar för att klassen kommer att växa ytterligare. Det finns intresserade kappseglare som inte vill släppa kontakten med sin sport men heller inte lägga ner hela sin själ eller förmögenhet i den. För dem är 606:an perfekt. Liksom för en trio unga jolleseglare som slår sig ihop om en båt och får möta kvalificerat motstånd av en föräldrargeneration som är mindre mossbelupen än de kanske föreställt sig.

