

Lovak a csolnakban

Adalékok a modern férfiasság kialakulásának vizsgálatához*

Hadas Miklós

„Már vagy 8 napja, hogy ide érkezünk – s néhány nap után végre a felséges Duna kifolyásáig a tengerbe és onnan Constantinápolyba indulandunk. Azonban a baj nem nagy és ha fáradtsággal, áldozattal is – semmiért nem adnám, hogy ezen dicső vizcsatornát átevedztem, mely egy kis jóakarattal magyar honunkat kevés évek után egy századi felemelkedésre bírhatná. Nem tagadom, sokat szenvedtem és lehet is képzelni, nem kellemes, forróságban heverni a legnagyobb hőségben millió szűnyogok közt, egy szűk deszkahajlék alatt – messze minden segítségtől, orvos és szerek, de még tűrhető eledel nélkül – a Duna közepén. Azonban szívesen megennyt szenvednék, ha fáradozásink hazánkra nézve, és minden becsületes magyar által óhajtott gyümölcsöket érlelhetnének. Ezen tárgy oly nevezetes mind testi, mind lelki előmenetelünk végett, hogy férfias megpendítése (az én kiemelésem: H. M.) mindnyájunknak legszentebb kötelessége”

(Gróf Széchenyi István levele Galacból [Galati] Döbrentey Gábornak 1830. július 27-én, idézi SII 204).

A lóverseny megjelenése szerves folytatása a vadászatnak és a falkavadászatnak. E tevékenységben ugyanakkor már olyan jegyeket is fölfedezhetünk, amelyek nem csupán beteljesítik, illetve radikalizálják a falkavadászattal elkezdődött folyamatot, hanem ahhoz képest minőségileg új elemeket is tartalmaznak. Míg ugyanis a „falkázás” nem több annál, ami: a szabadidő kellemes eltöltése, szórakozás, társasági összejövétel, addig a lóversenyért való munkálkodás tétje túlmutat önmagán: az erőfeszítések végső soron a nemzet fölemelkedését szolgálják. Ezzel magyarázható, hogy miközben a nemes urak a lóversenyeken legfőljebb évi egy-két napot töltenek, addig az „üggyel”, illetve a hozzá kapcsolódó szervezőtevékenységgel rengeteget foglalkoznak.¹ A lóverseny elemzése

* Köszönettel tartozom Lázár Istvánné Horák Máriaának, hogy kutatómunkájával segítette e cikk létrejöttét.

¹ A Lótenyésztő Társaságról (melyet, jellemző elszórással „Lóversenyző” Társaságként nevez meg egy későbbi művében – vö. Viszota 1904: 24) nem véletlenül írja Széchenyi 1828-ban, hogy

révén így jól megragadhatók azok a beállítódásbeli változások, amelyek nélkül nem kezdődhetett volna meg a kapitalizmus kialakulása Magyarországon a 19. század első felében. Sőt megfogalmazható, hogy ez az elősport-tevékenység a csírázó kapitalizmus egyik eszközének is tekinthető.

A ló gazdasági haszna a lóversenyből, a megtett tétekből befolyó összegből s a tudatos lótenyésztési törekvések szerint eladott lovak árából származik.² A lótenyésztési és lóverseny-szervezési elképzelések diszpozicionális és intencionális értelemben közös nevezőre hozhatók a társadalomátalakítási programokkal. Nem abban az értelemben, hogy a lovakra vagy a társadalomra vonatkozó terveket megalkotóik közvetlenül és tudatosan igyekezzenek egymásra konvertálni, illetve hogy ezek közül bármelyik is egyértelműen visszavezethető volna a másikra, hanem oly módon, hogy mindkettő mögött egy azonos kondicionáltságú beállítódás, nevezetesen a magyar mélymúltban gyökerező-csírázó kapitalista szellem megnyilvánulásai kereshetők. Más szóval: e beállítódások anélkül hoznak létre azonos jellegű gyakorlatokat és osztályozó-gondolati kategóriákat a mágnások különböző életszféráiban, hogy azok tudatosan és szándékosan erre törekednének³. Ebből származik, hogy amikor a „lovakról” beszélnek, igen nehezen tudják gondolataikról leválasztani az „emberekről” vallott nézeteiket. Mindez úgy is megfogalmazható, hogy Széchenyiék racionálisan versengő (azaz a vélt haszon reményében tudatos

(1. folyt.) belőle „egyelőre egy állattenyésztő-társaság fog alakulni, ebből pedig legközelebb gazdasági egyesület fog kifejlődni, a mire földmives országunkban nagy szükség van” (Viszota 1904: 24). 1830-ban a gróf „ideiglenes” elnökletével valóban meg is alakul az „Állattenyésztőtársaság”, melynek célja „a lovak, juhok, szarvasmarhák és más háziállatok tenyésztésének előmozdítása s az ezt előmozdító eszközök (mint a lóverseny, kiállítás, vásár) istápolása (...), paraszt kanczák jutalmazása, lóárverés, lóiskola tartása, országos méneskönyv szerkesztése” (Viszota 1904: 26). Széchenyi 1833-ban azt is javasolja, hogy az egyesület a felséget kérje föl pártfogásra és egy állandó díj alapítására. A társaságból 1835-ben lesz „Gazdasági Egyesület”, mely „kiterjeszti működését a mezei gazdaság összes ágaira két alosztálylyal: a) állattenyésztő osztály (a lóversennyel) és b) a gazdaság egyéb ágait magában foglaló osztály. (...) Az 1840. június 3-iki közgyűlésen pedig határozatba ment, hogy a lóverseny választassék el a Gazdasági egyesülettől. (...) Az elválás után az állattenyésztés megmaradt továbbra a Gazdasági egyesület hatáskörében. Ez időtől kezdve 8 alosztálya volt az egyletnek, az egyiknek, a selyemtenyésztésének Széchenyi volt az elnöke” (vö. Viszota 1904: 27–29).

A lóversenyeken többek között az alábbi személyek viselnek „pályatisztségeket mint stewardok: Esterházy Mihály, Károlyi Lajos, Lamberg Rudolf grófok, Wesselényi Miklós és Prónay Albert bárók” (Hoeller 1927: 38).

2 „Minden gazdasági s iparágra nézve létesítő, s létet öregbítő legfőbb eszköz s leghatalmas rugó egyfelől az: hogy az előállítás lehetővé s mentől könnyebbé tétessék, másfelől: hogy az előállítandónak keletje legyen, s *hasznot hajtszon* (az én kiemelésem: H. M.). Mert a haszon azon egyedüli és mellőzhetetlen emeltyű, mely ipart, s gazdaságot magas fokra segíthet” (Wesselényi 1847: 10).

3 Lényegében Bourdieu habitusfogalmát alkalmazom itt. (E fogalommal kapcsolatban részletesebben lásd Bourdieu 1979. Magyarul: Bourdieu 1994; Hadas 1994 és 2001a.)

beruházásokat végző), s eme versengés következményeiért felelősséget vállaló férfiemberre kívánják nemesíteni rend- és kortársaikat⁴ (erről részletesebben lásd Hadas 2001b).

Pénzünk, hatalmuk, rangjuk, befolyásuk, azaz társadalmi pozíciójuk lehetővé teszi az arisztokraták számára, hogy másokat engedelmességre bírva mentesüljenek a fárasztó, fizikai megerőltetést jelentő, rangon alulinak számító, s ennél fogva csak az alacsonyabb kasztbeli emberek, illetve nem ember élőlények számára fönntartott versengés alól. Mindazonáltal hiába nem vesznek részt közvetlenül az általuk tulajdonolt és futtatott állatok küzdelmében, áttételesen, nagyobb *tétek*ben játszva, ösztársadalmi súlyú felelősséget vállalva mégis versengenek, hiszen *végső soron* egy boldogabb, modernebb, fejlettebb nemzet megteremtésének céljai lebegnek szemük előtt (illetve az ebből adódó terhek nyomasztják vállukat). E verseny cél nemzetközi összefüggésrendszerben jelenik meg előttük: Magyarországot egyrészt a Habsburg Monarchiához – ezen belül is mindenekelőtt Ausztriához – képest, másrészt a kortárs, fejlettebb nyugati világhoz viszonyítva kívánják kedvezőbb, *versenyképesebb* helyzetbe hozni.

Föltételezhetjük tehát, hogy a *harc*i készítettségükből fokozatosan *versengő* készítettségükké civilizálódó férfibeállítódások a társadalmi gyakorlatok egyéb területein is helyet követelnek maguk számára, s hogy az ezek által kondicionált cselekedetek szerkezetileg hasonló funkcióval bírnak majd az arisztokraták életvitelében, mint a lóverseny, csak éppen nélkülözik annak többszörös áttételességét. Azaz: előbb-utóbb létre kell jönniük olyan tevékenységformáknak is, amelyek közvetlenül is lehetővé teszik versengési vágyuk kiélését. Még élesebben fogalmazva: valószínűsíthető, hogy e fizikai értelemben passzív állapotukban uraink találnak maguknak valami olyan szórakozást, amelyben ők lehetnek a lovak és a hajtók egyaránt.

E funkció betöltésére szolgáló időtöltési forma az *evezés*. Mégpedig, korántsem véletlenül, a harmincas évek közepétől, azaz attól az időszaktól kezdődően, amikor a lóverseny már többé-kevésbé megszokott időtöltésükké vált.

Eltéréseik dacára a lóverseny és az evezés között néhány, funkcionális értelemben is meghatározó fontosságú azonosságot találhatunk. Ezek közül az egyik legjellemzőbb, hogy – hasonlóan a többi, modernizálódó elősport-tevékenységhez, a falkavadászathoz és a lóversenyhez – az evezés is közvetlenül

4 A billikomok, a győztesnek járó serlegek hexameterekben készült föliratai elég pontosan kifejezik e szellem lényegét: „Hol nincs versenyzés, nincs küzdőhelye bátor erőnek” (Kisfaludy Károly); „Célra siess, futnod cél nélkül gyáva kerengés” (Vörösmarty). A Károlyi–Széchenyi billikom felírása pedig, melynek szerzője ugyancsak Kisfaludy Károly, így szól: „Félve a' gyöngö kiáll, versent fut sorssal a' bátor” (Fehér–Török 1977: 30).

angol referenciák alapján szerveződik⁵. És alig telik el egy-két évtized Széchenyi grófék korai próbálkozásait követően, amikor már magyar nyelven is hozzáférhetővé válik az akkor legkorszerűbbnek számító, kifejezetten praktikus, gyakorlati-technikai jellegű, mindenféle politikai áthallástól mentes evezős sportszakkönyv – természetesen angol források alapján.⁶ Társadalmi-kulturális beágyazottságukat illető további hasonlóság közöttük, hogy mindkettő arisztokraták kezdeményezésére, ill. anyagi ráfordításainak, beruházásainak köszönhetően jön létre. Ahogy a lóversenyzéshez szükséges szaktudást, eszközöket és intézményi infrastruktúrát Széchenyi és társai honosítják meg és finanszírozzák Magyarországon, ugyanúgy az evezés megszületésénél is ők bábáskodnak. Az első pesti „magáncsónakdát” – azaz egy hét-nyolc hajóból álló csónakparkot – is a gróf hozza létre 1837-ben⁷. E csónakda lesz aztán az alapja az 1841-ben megalapított Hajós-Egyletnek, mely elsősorban az arisztokrácia társas életének színesítését, ezen belül is nem elhanyagolható mértékben az úri kisasszonyok „evezős sétáltatását” szolgálja⁸. Emellett azonban a tuda-

5 Miután Széchenyi grófot a harmincas évek elején a Duna-hajózás ügyének királyi biztosául nevezik ki, 1834-ben, Angliából hazatérőben csónakdájának felügyelőjéül magával hoz egy kiszolgált angol tengerészt, bizonyos John Dews urat, aki „ezidőtől kezdve egészen holtá napjáig létével küzdő csónaksportunk szolgálatában állott”. Itt említhető dr. John Paget, Wesselényi Polyxena bárónő férjének neve is, aki szintén Széchenyi baráti köréhez tartozik, és sokat tett a pesti evezőssport meghonosítása érdekében (vö. SII 205–210). (Mellékesen ugyaneme Paget jelenteti meg 1839-ben *Hungary and Transylvania...* című, számos angol kiadást megért alpművét.) A téma további angol összefüggéseiről lásd a következő négy jegyzetet is!

6 Birly István 1866-ban jelenteti meg „Csónakászat” című, az alábbiakban még többször említendő alapmunkáját (Birly 1866), melyben – Stonehenge: *Manual of British Rural Sports* és Lewes: *Physiology of Common Life* című munkáira hivatkozva – az evezés alapszabályait, a hajók fajtáit, az edzés módszereket és az egyéb tudnivalókat figyelemre méltó igényességgel, szakszerűséggel, alaposággal és pontossággal dolgozza ki a magyar olvasók számára.

7 „A pesti oldalon, szorosan a hídépítkezés feje alatt, látható egy ugyancsak csinosan épített deszkaház, amely belenyúlik a Dunába, a vízre nyíló oldalon szabad, tetején egy terasszal van ellátva s ezen egy zászlók felvonására szánt rúddal. Ez az építmény nem egyéb, mint egy Boots-kammer (magyarul Csónakda), és arra a célra szolgál, hogy magába fogadjon és megőrizzen különféle gondolatokat és csónakokat, vitorlásakat, evezősöket és kerekesekeket, amelyeket az itt több gavallérból alakult Hajózási Társaság kirándulásain használni fog” – írja a *Der Spiegel* c. budai divatlap 1842. április 30-án (idézi SII 216). Széchenyi tulajdonában ez idő tájt egyébként az alábbi vízi járművek vannak: az Angliából hozott tizenkét evezős vitorlás, a *Tünde*, továbbá a *Victory*, a *Yacht*, a *Long boat*, a *Louisa*, a *Jolly boat*, a *Béla* és a *Hullám-csónak* (vö. SII 210).

8 1843 nyaráról például az alábbiakat írja Siklóssy: „Sok szép evezés, séta és kirándulás tartította ennek az évnek nyarát. Széchenyi június 13-án pl. Deák Ferencet csónakáztatta meg. A másik partner Grassalkovich Tini hercegnő volt. (...) Ebéd után Széchenyi természetesen ismét evezős kirándulást ajánlott, amit a jelenvolt illusztris társaság örömmel üdvözölt. Nem kisebb emberek voltak ott ez alkalommal, mint Clark Tierney Vilmos és Andrássy Gyula gróf, későbbi miniszterelnök. A háziasszony – most már lelkes híve e sima sportnak – szintén készülődtött és hozta magával idegen vendégét, egy Clairemont Klára nevű hölgyet” (SII 216).

tos vízi sportolás elemei is fölbukkannak náluk – mégpedig igen korán, már a húszas években⁹.

Mindannak ellenére, hogy eleinte az arisztokraták *csolnakkal* kapcsolatos ügyműködéseiben erőteljesen jelen vannak a társasági-szórakoztató elemek, az 1843-mal, azaz az első pesti evezősversennyel kezdődő időszakra vonatkozóan megállapítható, hogy a ló- és evezősversenyek *közvetlen* tevékenységszerkezete lényegében megegyezik. Mindkettőben a fair play elve alapján zajlik a küzdelem, melynek célja, hogy az egyenlő föltételek között, az egymás mellől azonos irányba induló felek közül az adott távot gyorsabban teljesítő, a célba előbb érkező szerezzze meg a győzelmet, illetve az ezzel járó anyagi és szimbolikus díjakat. E versenyek során a kockázat mértéke egyaránt csekély, amit mi sem bizonyít jobban, mint hogy – szemben a vadászattal vagy a párbajjal (ez utóbival kapcsolatban részletesebben lásd Hadas 2000a) – hosszú évtizedek alatt nem fordul elő, hogy egy evezős- vagy lóverseny során az egyik induló halálos balesetet szenvedne¹⁰. Következésképpen az erőszak mértéke is igen alacsony. Ez mintegy bele is kódoltatik a küzdelmekbe: a szabályok szigorúan tiltják, hogy az induló felek egymással fizikailag érintkezzenek.¹¹

Az események különböző, viszonylag egyértelműen behatárolható társadalmi eredettel rendelkező kategóriában zajlanak.¹² Miként a lóverseny¹³, az evezés is

9 Jellemző, hogy Széchenyi gróf az alábbi angol nyelvű memorandumot írja naplójába 1827. május 16-án, melyet Halifax és Barneby urakkal is aláírat. E gesztusa az esemény kivételes jelentőségére utal, hiszen a gróf soha senkinek nem engedte meg, hogy naplójába pillantson (azt meg végképp nem, hogy bele is írjon): „Gróf Széchenyi, Halifax és Barneby urak Bécsben a práterbeli Lusthaustól indultak ma reggel 1/4 órával 6 előtt gróf Széchenyi kétevezős kishajóján egy kormányossal – és a pozsonyi hídhöz érkeztek 23 perccel 10 óra előtt; befejezván az utazást 3 óra és 52 perc alatt. A hajó e napon Louise-nak kereszteltetett” (Széchenyi 1978: 513–514).

10 Mindezt a korabeli sajtó a következőképpen fogalmazza meg: „Tisztelet-becsület a csónakversenynek, mely mult hétfőn ment végbe. Itt emberek mutatták ki erejüket, ügyességüket és versenyeztek egymással anélkül, hogy kínzó eszközökhöz kellett nyulniok; itt legfőlebb is egy-egy evező törhetik el, a mint az a tolnamegyei hajósegylet egyik evezőjével valósággal meg is történt” (*Családi Kör*, 1864. június 12.).

11 „13. »Szabálytalanság« történik, ha a verseny megkezdése után egyik versenyző a másíknak személyével, hajójával vagy evezőjével érintkezésbe jön. Úgy szintén, ha egyik hajó a másíknak vízterét elfoglalja, azaz, ha a másíknak elejébe vág, mielőtt azt egy saját hajó-hosszával elhagyta volna; (...) 17. A »szabálytalanságban« elmarasztalt hajó kiesik a versenyből. (...) 29. Ha valaki rosz szándékból, alattomosan vagy nyilván, a versenyző személyében, hajójában vagy evezőjében kárt okoz: az a verseny-pályáról örök időkre kitiltatik” (Birly 1866: 70–71).

12 Később aztán, az önálló sportszakmai erőterek elkülönülésével a társadalmi eredet mindinkább elhomályosodik (ezzel kapcsolatban részletesebben lásd Hadas 1999).

13 Őszi Kornél a Hunyady gróf által szervezett első lóversenyekről szólva megjegyzi: „Itt már meg van állapítva a teher, a táv, mérődik az idő, s a Kóczos nevű sárgáról megtudjuk, hogy az egy angol mérföldön, nyergében Kudrival, 72 fonttal lekanterezi a 83 1/2 fontot vivő szürke Mollit. (...) Az elért »idők« persze állandóan javulnak a kipróbálás nyomán, de az egykori tudósító már pedzi a *korterhet* (az én kiemelésem: H. M.), amikor azt mondja 1815-ben az egyik futamról, hogy három évnél fiatalabb lovaknak egy mérföld sok sebes galoppban, mert míg tavaly

igen gyors ütemben formalizálódik és sztenderdizálódik. A szabályok mindinkább egyértelművé válnak, szigorodnak, fenntartásukra egy jelentős presztízzsel bíró szaktestület vigyáz¹⁴. A sztenderdizálás jó mutatója, hogy igen hamar megjelennek az eltérő távok, a különböző hajó- és verseny(zó)fajták, a más és más versenyszályok. 1863-ban, húsz évvel az első pesti regattát követően például két versenyszályban mérik össze tudásukat az indulók: az *Asszonyágok-díjáért* (egy ezüstszerlegért) két „Angolhonban készült négyevezős egyleti hajó” indul; míg a második számban, a *Waldstein–Széchenyi-díjért* (egy hímezett lobo-góért) három „kormányos kettős párevevős hajó” száll vízbe¹⁵. Egy-két év múlva, a regattabizottmány megalakulásának köszönhetően aztán külön indulnak az egyletek versenyzői (a *Nagyegyleti-díjért*), külön az amatőrök (az *Asszonyágok-díjáért*)¹⁶, a Magyarországon készült nem outriggeres (külvillás) hajók (a *Hazai-díjért*), a kétevezős nem outriggeres hajók (a *Kis-egyleti-díjért*), valamint a skiff-versenyzők (a *Skuller-díjért*) és így tovább (vö. SII 293).

További hasonlóság a két tevékenység között, hogy mindkettő jelentős közönség előtt zajlik¹⁷, melynek társadalmi összetétele – már csak a nagy számból

(13. folyt.) 4 perc 3 mp alatt tudták csak ezt az utat megtenni, az idén, mint teljesen kinőtt háromévesek, kevesebb időt igényelnek” (Őszi 1927: 6).

Vagy máshol: „A távolságoknak két alapmértékük van, a posonyi öl, a=1,89 méter s az angol mértföld. (...) A terhekre két schema létezik, a korteher, amely természetesen hónap és távolság szerint már akkor is változott, 1830-tól 50-ig az angol táblázat ugyanaz maradt és a Craven-teher. Teheregység a font. (...) A Craven-teher: 3 év 68, 4 év 94, 5 év 101, 6 év 106, id(ősebb) 109 font” (Hoeller 1927: 33).

14 1866-ban alakul meg, mégpedig „valamennyi Pest és Budán létező hajóegyletekből” az „állandó közös Regatta-bizottmány”, melynek feladata a „regattánál irányuló szolgáló szabályokat megalakítani, és ezek megtartására ügyelni”. Néhány jellemző részlet az alapszabályból: „A versenybírák ítélete ellen nincs kifogás. Szavuk döntő. (...) 9. A helyet, melyet minden vegyes versenyhajó fölállásánál elfoglal, a regatta alatt történendő sorshúzás határozza meg; a sorrend a versenybíró páholyától számítandó. (...) 32. Mindennemű panaszok, figyelmeztetések, egyének, egyletek vagy csolnakok elleni kifogások és ellenvetések a regatta-rendezőnek a verseny előtt legalább egy nappal írásban beadandók, különben figyelembe nem vétetnek” (Birly 1866: 67–74).

15 Persze a sztenderdizálódás nem megy egyik napról a másikra. Az 1863-as versenyen például az első versenyszám hajói még nem egyformák: az egyik (a modernebbnek tartott) külvillás, avagy „outriggeres”; a másik belvillás (ennek ellenére az utóbbi nyer). Megjegyzendő az is, hogy a „harmadik szám a szandolin-verseny volt, amelyben egy pesti molnár győzött, a negyedik szám, a molnár-, halász- és révész-verseny, amely huszonnyolc csónakkal borította el a Dunát s végül a molnárok között dőlt el” (SII 283).

16 Az „amatőr-hivatásos” szembenállás annak idején még nem a saját kedvtelésből, illetve pénzért folytatott versengés megkülönböztetésére szolgál, hanem a saját jogukon, illetve egy sportközösség nevében indulók elhatárolását jelenti. Tévedés volna tehát azt gondolni, hogy a „nem amatőrök” anyagi ellenszolgáltatást kapnának versenyzésükért.

17 „Igazán gyönyörű látvány volt a verseny; a Duna két partján 30–40 000 ember; a Dunára néző ablakok, erkélyek tele a legszebb női arcokkal; a házak födelei tele kéményseprőkkel és mesterinasokkal, a Margitsziget felé az ezüst fodrokban ringadozó folyam ellepve naszádokkal, csolnakokkal, lélekvesztőkkel és ezekben az emberek tarka változatossága, össze-vissza fényes

adódóan is – igen heterogén. Ugyanakkor megjegyzendő egyrészt, hogy a nagy érdeklődés mindkét esetben elsősorban az újdonságnak szól, s a kezdeti lendület után nem csupán az esemény megrendezésének gyakorisága, hanem a közönség létszáma is csökken¹⁸. Másrészt arra sem árt emlékeztetni, hogy a hatvanas évek első felében, a „magyar világ” beköszöntét követő időszak kezdetén minden nyilvános esemény különösen nagy tömegeket vonz, mivel az ilyen alkalmak kitűnő lehetőséget biztosítanak a kollektív magyar nemzeti érzület kimutatására.¹⁹ Éppen ezért megalapozatlan volna a regattapályát díszítő nemzeti zászlók nagy számából arra következtetni, hogy az evezés nemzetibb ügködés volna, mint a lóverseny. E sajátosság sokkal inkább a korra, mint a tevékenység jellegére utal.

Ha mindezek után a lóverseny és az evezés közötti lényegi különbségeket kívánjuk megragadni, ajánlatos a versenyzeszközök eltérő jellegéből kiindulnunk. Ha így járunk el, könnyen beláthatjuk: a lótartás (és az ezzel gyakorlatilag együtt járó lótenyésztés) viszonylag drága multság, hiszen az állat vételára mellett a tartásához szükséges folyamatos költségekkel is számolni kell. A lovat ugyanis folyamatosan gondozni, etetni kell, melyhez nem csupán szakértelem, hanem infrastruktúra és megfelelő személyzet is szükségeltetik. Emellett a legritkább esetben tartanak önmagában lovat, hiszen a fajlagos költségek ebben az esetben irreálisan magasra szöknének. Ehhez képest az evezés határozottan olcsó dolog, hiszen nemcsak a hajó vételára alacsonyabb²⁰, mint a lóé²¹, hanem fönntartása is jóval kisebb ráfordítással megoldható. (Egy hajón évente legföljebb egyszer-kétszer kell nagyobb karbantartó munkákat végezni, arról nem is beszélve, hogy adott esetben egy csónakda gondnokának bére nagyságrendekkel

(17. folyt.) öltönyű úrhölgyek és rongyos molnárinasok, katonatisztek és molnárlegények, a gőzhajótársaság és a csónakegyletek tagjai, aztán maguk a versenyzők, azok az ifjúi erőtől dagadozó karok, a diadalványtól hevült arcok és a festőileg szép tarka matróz öltönyök” (*Családi Kör*; 1864. június 12.).

18 Az 1874-es pesti regattáról írja Siklóssy: „Amíg az 1872-es verseny rendezésére a rendezők 1950 forintot szántak s amíg az 1873-as költségvetés 1375 forintról szólt, most csak 650 forintot adtak előre össze. (...) Kísérőhajóról sem olvasunk, belépőjegy pedig összesen csak 55 kelt el” (SII 306).

19 Az előző évi verseny kapcsán a közelebből meg nem nevezett „egykorú tudósításokra” hivatkozva azt idézi Siklóssy, hogy a Lánchíd oszlopai fölött horgonyzó két nagy gőzösön „tömérdek nemzeti lobogót lengetett a szél” (SII 283).

20 Birly közli munkájában az „Angliában általánosan szokásos árakat”. Eszerint már legkevesebb 10 fontért is hozzá lehet jutni egy használt, nem külvillás kétevezőshöz. A legdrágább egy nyolcevezős külvillás versenyhajó, mely 65 fontba kerül. (Egy angol font 10 Ft-nak felel meg, „conventiós ezüstpénzben” számolva – Birly 1866: 64).

21 1893-ban például a *Tokio* nevű versenyló százezer forintért kel el egy árverésen (Török 1959). Minden ésszerűen fölhozható forráskritika dacára egyértelmű a nagyságrendbeli különbség. Mellékesen a nyolcvanas években egy angol font 12 forintot, tehát kettővel többet ért, mint 1866-ban (vö. Gruber 1883).

kevesebb²², mint egy lovászé. Ráadásul ez utóbbiból általában többre is szükség van egy-egy istállóban.)

E különbségből sok minden fakad. Így például mindenekelőtt az, hogy az evezés kevésbé exkluzív tevékenység, mint a lóverseny, így várható, hogy hamarosan a nem arisztokraták között is fölbukkannak majd művelői. E szélesedő társadalmi rekrutációs bázis egyik legpontosabb indikátora az lesz, hogy e sportot – a lóversennyel szemben – immár nem részvénytársasági formában űzik, hanem egyletek keretében. Az egyletek – noha eleinte olykor még korlátozzák tagjaik számát²³ – jóval kevésbé kizárólagos szervezetek, mint a részvénytársaságok. A tagok számának korlátozása ugyanis alapvetően a baráti-munkatársi körök behatároltságából adódik. Mihelyst tágul e kör, gyakorlatilag nincs akadálya a tagság növekedésének sem. A korlátozás tehát nem rendi vagy osztályjellegű (azaz vertikális tagoltságú), hanem szakmai-lokális szempontok alapján történik (azaz horizontális tagoltságú). Mindez azt jelenti, hogy strukturálisan megteremtődik annak az esélye, hogy azonos elv alapján újabb és újabb szakmai, illetve helyi rekrutációjú egyletek szülessenek. E jelenség fontosságát akkor tudjuk kellőképpen méltányolni, ha jelzésszerűen utalunk arra, hogy e modell főbb vonatkozásaiban előrevetíti a majdani modern sportegyesületi szerveződésforma elemeit (ezzel kapcsolatban lásd Hadas 1999).

Az egyleti forma egyik legfontosabb eleme, hogy a sporteszközök egyéni tulajdonból az egyleti közösség tulajdonába kerülnek, s *az egyénileg közvetett módon versengő arisztokratákkal szemben megjelennek a csapatban közvetlen módon versengő polgárok* – előkészítvén a terepet az egy-két évtized múlva robbanásszerűen bekövetkező változások számára. Az evezősversenyekről készült beszámolókból már az található, hogy az *X-díjért Y* egylet hajója indul (szemben a lóversennyel, ahol *Z* gróf lova indul *Q* báró lova ellenében). Persze mindez nem ilyen egyértelműen következik be, hiszen az egyletalakítási folyamatban és a csapatok versengésében az arisztokraták is részt vesznek – miképpen polgárok is indulnak egyéni evezősversenyeken. Ennek megfelelően a függőleges társadalmi tagolódás elemei a horizontális alapon szervezett egyesületek közötti viszonyban is megjelennek (vak volna, aki adott esetben nem látná meg a területi tagoltság mögötti alá- és fölérendeltségi viszonyokat mondjuk a túlnyomórészt keresztény budai jogászok, illetve az izraelita vallású pesti banktisztviselők alapította evezősegyetek között). Mégis, összességében megfogalmazható, hogy az evezés tágan fölfogott társadalmi struktúrája összefüggésbe

22 A korábban már említett John Dewsről, Széchenyi csónakdjának felügyelőjéről írja nekrológiájában a korabeli sportlap, hogy „hű maradt honi szokásaihoz s több különcséjéhez, pl. soha a legkeményebb hidegben sem fűtetett – lehet edzettség, lehet takarékoság miatt – mert *szegénységi panaszaiból sohasem fogyott ki* (az én kiemelésem: H. M.), mégis 400 forint értéknél több maradt *utána*” (*Vadász és Versenylap*, 1865: 586).

23 A Pesti Evezős és Vitorlás kör eleinte 25 főben vonja meg tagjainak számát, az Egyetértés Csónakegylet pedig 12 főben, ám tagjainak száma csakhamar harmincra szökik fel (vö. SII 272).

hozható azzal, hogy a század közepétől fogva a polgárság társadalmi pozíciója megszilárdul és előnyösebbé válik.

Ha ezek után az eseményeket történeti összefüggéseikben is láttatni kívánjuk, kiemelendő, hogy az 1861-ben (a Széchenyi gróf halálát követő évben) megalakuló *Budapesti Hajósegylet* elnöke az a Waldstein János gróf lesz, aki 1830-ban még a gróffal együtt evezett le a Dunán a Fekete-tengerig. Miképpen azon ténynek sem árt jelentőséget tulajdonítanunk, hogy az egylet igazgatója Széchenyi 1837-ben született első fia, Béla lesz (és hogy a tagok között ott találjuk a második fiút, Ödön grófot is, valamint Széchenyi Kálmán és Gyula grófokat, Széchenyi Pál [István bátyjának] gyermekeit – az egyéb nagyérdemű arisztokraták mellett).²⁴ Bizonyára nem járunk messze az igazságtól, ha eme egyesületalapítási gesztusban a „legnagyobb magyar” iránt kifejezett szimbolikus megbecsülés mellett fölfedezni véljük az arisztokrácia igényét arra, hogy a tevékenységet igyekezzék monopolizálni. Ezt látszik szolgálni az is, hogy az evezésnek – a lóversenyhez hasonlóan – magasabb küldetést igyekeznek tulajdonítani. Az alapszabály ugyanis kimondja, hogy a Budapesti Hajósegylet célja:

...a magyar ifjúságnak *férfiás mulatságot* (az én kiemelésem: H. M.), testet és lelkét egyiránt edző gyakorlatot szerezni, egyúttal a közönség figyelmét a hajókázás élvezetére és hasznosságára felhíván a főváros díszét és kellemét emelni. (...) Az egy ezen közvetlen rendeltetése mellett még azon magasabb célzt is kitűzi magának, hogy a magyar hon folyóit és tavait a nagy közönséggel megismertesse s azokon a hajózást és minden arra vonatkozó iparvállalatot anyagi és szellemi segéllyel előmozdítsion (SII 236).

Mint közismert, Széchenyi gróf már a húszas évek elején evez Angliában (vö. SII 188), s amikor Waldstein gróffal 1830-ban „leeveznek” a Dunán a Fekete-tengerig²⁵, vállalkozásuk *végső soron* a folyamszabályozást, valamint a dunai – tágabban: a magyarországi – (gőz)hajózás fejlesztését, azaz a gróf infrastrukturális terveinek kivitelezését hivatott előkészíteni (illetve a grófból ellenállhatatlanul elő- és előtörő „férjfiás” erőpróbára irányuló késztetettségeket legitimálni)²⁶. A gyer-

24 További alapító tagok: Almásy Vince gr., Andrássy Dénes gr., Andrássy Gyula gr., Beniczky Ferencz, Ebner Ede, Festetics Gyula gr., Károlyi Viktor gr., Nádasdy Ferencz gr., Nákó Kálmán gr., Orczy Andor br., Orczy Béla br., Orczy Bódog br., Pálffy János gr., Pálffy Lipót gr., Rosti Pál, Semsey Lajos, Sennyey Lajos br., Sztáray Antal gr., Vécsey József br., Waldstein János gr., Zichy Nep. János gr.

25 Azt azért tudnunk kell, hogy a gróf többnyire *szállítatja magát*: „A hajón, ahol Földvár környékén ezt írom – 11 ember van. Én, gr. Johann Waldstein, Beszédes, a földmérő – 1 szakács, 3 inas, 4 hajóslegény” (SzeNA: 641).

26 „Ha teljesen rendben volna az Elbának vagy a Moldvának az összekapcsolása a Dunával, akkor a Duna szabályozása leginkább a cseheknek használna. (...) Ennek országgyűlési tárggyá kell lennie. Ez emelné a magyarságot. A dolog 3 részre oszlik. 1. Arra a haszonra, mi áltál keletkezne, hogy a Duna jelentős mértékben mélyebben feküdne (...) és így Magyarország legtöbb vize szabályozva lenne. A levegő jobb. Szántó föld, legelő etc. több. Nem volna mocsárság. 2. A kereskedelem hasznára – vagy legalábbis a jó közlekedésére. 3. A civilizáció hasznára.

mekei és követői által létrehozott egyesület célkitűzései között található „magasabb célok” ugyanakkor már csak mintegy illendő ráadásként találhatók meg az alapító okiratban. Áruklodó, hogy az egyesület céljai között a „férfias mulatság” biztosítása, valamint a „testet és lelket egyaránt edző gyakorlatok” megszerzése előbb található, mint a megkerülhetetlen tekintélyként fölöttük súlyosbodó (tényleges és szimbolikus) atya szellemét tükröző „magasabb célok” említése. Mindenesetre – a történelem tanúbizonysága szerint is – e többé-kevésbé kegyeleti és legitimációs igénnyel megfogalmazott célok idővel elhalványulnak. Vagy még inkább: soha nem is veszi azokat komolyan senki. A vízi turisztika még belefér, az iparvállalatok szellemi segítése azonban már egyre kevésbé.

És itt egy pillanatra ajánlatos megállni. Az imént – látszólag némi cinizmussal – úgy fogalmaztunk, hogy Széchenyi gróf a „dunai levezés” kapcsán megfogalmazott infrastrukturális terveivel férjfiás erőpróbára irányuló készletteltségét legitimálta volna. Ehelyett fogalmazhattunk volna úgy is, hogy a gróf vándor kedvét, kalandvágyát, vagy akár – Siklóssy találó kifejezésével – „világjáró energiáját” (SII 170) próbálja ily módon értelmes tartalommal megtölteni, illetve – szakterminussal szólva – legitimálni. Megint másképpen kifejezve: amikor tudásszomját igyekszik kielégíteni, az őt folytonos fölfedezésekre, hódításokra, előrehaladásra ösztönző, ellenállhatatlan libidinális készletteltségét próbálja racionális tartalommal megtölteni. Nem nehéz ugyanis fölismerni: a vizek meghódítására törekvő nagyúri beállítódás mögött ugyanaz a férjfiás kalandvágy található, mely a 19. század (majd a későbbi korok) arisztokratáit (majd polgárait) a természet bekebelezésére, leigázására, s az ennek érdekében kifejtett világjárásra sarkallja. A vízi kalandozások ilyenképpen joggal hasonlíthatók a Tátra, az Etna vagy az Olimposz megmászásához, a közeli és távoli országokban tett utazásokhoz²⁷, valamint az egzotikus körülmények között lebonyolított vadászatokhoz²⁸. Az evezés kaland – ám civilizált kaland. A víz fenyegető, sokszor életveszélyes, de talán mégsem annyira, mint a tűzhányó megmászása, a föltá-

(26. folyt.) Magyarország végre kapcsolatba kerülne más népekkel. Most egy zsákban élünk!” (Széchenyi 1978: 648).

27 E ponton talán nem fölösleges utalni arra, hogy Széchenyi gróf korának kiemelkedő utazói közé tartozott. 1814-ben, 17-ben, 25-ben Olaszországban, 1815-ben, 22-ben, 25-ben Franciaországban, 1815-ben, 22–23-ban és 32-ben Angliában utazik. Számtalanszor jár Németországban, Bécsben otthon érzi magát. Bejárja Görögországot, Törökországot, Spanyolországot is. Nagy bánata, hogy nem jut el Amerikába. Ebben az összefüggésrendszerben érdemes megemlíteni, hogy idősebbik fia, Béla gróf – akinek foglalkozását az Akadémiai Kislexikon „utazóként” (!) jelöli meg, hiszen többször is bejárja Európát, Amerikát, Ázsiát – földrajzszakosként lesz az MTA tagja. Ödön gróf, az ifjabb fiú pedig egy Isztambulban föllállított tűzoltóhadnagy altábornagyaként, valamint hadsegédként szolgálja a török szultánt.

28 A 19. században persze nemcsak Széchenyi utazik a magyar arisztokraták közül. Említhetjük Károlyi György, Teleki Sándor, Andrásy Manó, Almásy György, Esterházy Antal és Mihály grófokat, Forray Iván bárót, és sok más magyar mágnást, akik a világ legezotikusabb pontjaira jutnak el utazásaik és vadászataik során. (Ezzel kapcsolatban lásd SII 173–188.)

ratlan hegyek meghódítása, vagy mondjuk egy afrikai oroszánvadászat. A Duna közel van, hozzáférhető, borzongató, ott tátong a mélység, ám a kockázat élvezetéért nem kell messzire utazni, nem kell szúnyogokkal halálra csípetni magunkat, nem kell a megdühödött elefánt bosszújától tartani, miképpen hosszabb időt sem kell tétlenül tölteni a kaland átélése érdekében.

Emellett az (ifjú) arisztokraták, midőn föl- és leveznek a Dunán és azzal szórakoztatják társaságuk hölgytagjait, hogy Budáról Pestre, Pestről Budára, vagy innen-onnan a Margitszigetre szállítgatják őket, lényegében úgy járnak el, mint a vadászatot követően a lelőtt farkasokat a nagyúri asszonyok számára szabályosan kiterítő Rákóczi György fejedelem (Hadas 2001b): *férjfiúi bravúrjaik* (erejük, kockázatvállalási képességük, ügyességük, bátorságuk, hősiességük) csillogtatása révén *hódítani* próbálnak. Persze, bármilyen jól működjenek is e bravúrok a korabeli társas élet csábítási szimbolikájában, nem leplezhetik előttünk, hogy lényegüket illetően már nem többek, mint civilizált, azaz stilizált, leegyszerűsített, megszelídült, a kockázati és harci elemektől megfosztott remiszenciái nagy- és úkapáik hajdani megnyilvánulásainak. Olyan remiszenciák, amelyek nélkülözik immár a megkérdőjelezetlen omnipotencia-hit libidinózus magától értetődőségéből származó, s akár még egy nemzedékkel korábban is természetesnek számító világmegváltó, világfelforgató készletettségeket.

Harminc év alatt sokat változik a világ: az iparfejlesztés a gazdaság feladatkörévé szűkül, a nemzetépítés egyre inkább a professzionális politikusokra hárul, s a magánélet is mind egyértelműbben leválik a közéletéről. Persze az új szórakozásformákban fölismerhetők még az egykori emelkedett cselekedetek csírái, ám ezek legfőljebb csak az illendőség rutinja által vezérelve kísérelnek meg többnek látszani annál, mint aminek betöltésére gyakorlatilag hivatottak. A vízi turizmust ajánlatos tehát ebben az összefüggésrendszerben értelmeznünk. S ha így járunk el, beláthatjuk, hogy a differenciálódó pesti evezősközösség már egyre kevésbé hiteget(het)i magát azzal, hogy szórakozása nem a szabadidő kellemes eltöltését, hanem a nemzet fölemelkedését szolgálja. (Persze azt azért megjegyezhetjük, hogy a hajóba szálló nemesek föltételezhetőleg még táplálják magukban azt a nem teljesen megalapozatlan illúziót, hogy az „érintetlen, vad” természetben, kevésbé formalizálható körülmények között úzótt evezés jelentősen kockázatosabb és archaikusabb, következésképpen nemeshez inkább méltó tevékenykedés, mint a kötött pályán egyértelműbben szabályozott „versfuttatás”.)

Tény: az első evezősegyleteket még az arisztokraták alakítják (a másodiknak megszülető pozsonyi együletet Siklóssy a pesti „gyönyörű miniatürmásként” jellemzi²⁹). Ám 1862-ben, mindössze egy évvel később magánbankok hivatalnokai

29 1862-ben alakul meg a Pozsonyi Hajósegylet, mely – hasonlóképpen a budapestihez – a mágnásifjak exkluzív klubja. A Wenckheim család szerepe meghatározó benne, hiszen tiszteletbeli elnöke a hajdan Széchenyi gróf társaságába tartozó Béla báró, elnöke Viktor báró, alelnöke pedig Frigyes gróf lett (vö. SII 242).

létrehozzák a *Pesti Evező és Vitorlázó Kör*t, majd még a hatvanas évek első felében megszületik a kereskedők alapította *Egyetértés Csónakegylet*, illetve a *Budai Hajósegylet* is. Ez utóbbit egy Granatér László nevű (tehát szintén nem nemesi rangú) ügyvéd alapítja³⁰. Azaz nem csupán társadalmi eredet, hanem lakóhely szerint is tagolódik a pesti evezőstársadalom: az arisztokráciát követő pesti polgárság mellett immár a magukat budaiként azonosító polgárok is föltűnnek a színen.

E sajátosságot illetően látszólag megegyezik a lóverseny és az evezés. Hiszen tudjuk: az előbbi publikuma is mindinkább heterogénné válik, és a nézők között egyre több lesz a nem nemesi származású. Ám hibát követnénk el, ha nem vennénk észre e hasonlóság elfödte különbségeket. Mint láttuk ugyanis, a lóverseny lényegében a lovakat futtató nemes urak között, áttételesen zajlik, azaz elválnak az arisztokraták tulajdonosi, mecénási, edzői, szurkolói és versenyzői szerepköre³¹. A polgárok a legfontosabb szerepből eleinte kirekesztetnek: ha pénzük esetleg volna is, joguk még nincs arra, hogy tulajdonosként, azaz meghatározó cselekvőként vegyenek részt a többre hivatott ügyködésben. Nézőként azonban már megjelenhetnek. És ez kétségkívül nem csekélység: a korábbi fejlemények alapján ugyanis egyáltalán nem magától értetődő, hogy az arisztokraták szabadidős tevékenykedése alatt az elit rendjébe nem tartozók is *jelen lehetnek* – gondoljunk csak az exkluzív vadászatokra és falkavadászatokra, a párbajról nem is beszélve (lásd Hadas 2001b, ill. 2000a)!

Az evezés során azonban a szerepkörök átrendeződnek: a ló és a hajtó helyét az evezős foglalja el, hiszen egy személyben csinálja azt, amit korábban a ló és a hajtó külön-külön végeztek. Abban az értelemben a ló szerepkörében jelenik meg, hogy saját bőrét, saját testét viszi a vásárra. Ám egyúttal ő tölti be a hajtó szerepét is, hiszen önmagát kényszeríti a minél sikeresebb versengésre. Azaz: a versenyző testi mivoltában a hajdani ló szerepköre, míg szellemi-aka-

30 A hősorra jellemző, hogy a nevek és szerveződésmódok még igen bizonytalanok. A *Pesti Evező és Vitorlás Kör* tagjai – szemben az általuk kvázi „hivatalosnak” tartott *Budapesti Hajósegylet*tel – olykor a *Magán Evező és Vitorlázó Kör* nevet is használják, miképpen olvashatunk *Sárgainges és Barnainges Evező Társaskör*ről is (vö. SII 272–276).

31 A lovát futtató arisztokrata – noha a vadászattal ellentétben immár nem vesz részt közvetlenül a küzdelemben, hanem ebbéli feladatát és jogkörét lovaikra és a hajtóra ruházza – versenyzőnek tekintetik. Azaz: *tulajdonosi* szerepköre teszi őt kváziversenyzővé. E szerepköre ugyanakkor nem keverendő össze *mecénási* pozíciójával. Míg ugyanis előbbi szerepköréből adódóan a saját tulajdonát képező lovat futtatja, amelyet egy általa fizetett/megbízott hajtó új egy meghatározott, konkrét versenyen, addig az utóbbinak köszönhetően magát a tevékenységet, annak egészét finanszírozza. Így például ez utóbbi cél legegyszerűbben Széchenyi gróf szeme előtt, amikor „a nyereség lehetővé tétele céljából megegyezik társaival, hogy a legjobban nevelt lovakra díjat tűznek ki, a mi az egyedüli eszköz arra, hogy a magánemberek is előmozdíthassák a lótenyésztést. 1600 díj van az 1822. évre, örök díjak is vannak már s ez, a díjra való biztos kilátás, fog az emberekre legjobban hatni” (Viszota 1904: 7). Az urak inkább a stratégiai jelentőségű tenyésztés feladataira koncentrálnak, s a „futásra való előkészítés”, azaz a szorosan vett *edzőmunka* külön szakértőre, a sokáig háttérben maradó „idomárra” hárul. Megemlítendő még, hogy a futtató arisztokrata, abból adódóan, hogy fizikailag nem vesz részt a versenyben, óhatatlanul *szurkolóvá* is válik.

rati mivoltában a hajdani hajtó szerepköre tárgyiasul. Vagy megint másképpen fogalmazva: a hajdani hajtóból lesz az evezős felettes énje. E párhuzamot elfogadva azt is hozzátehetjük, hogy az eszközként használt csónak a vadász fegyverével, a hajtó ostorával, vagy – az ügetővel vont párhuzam esetében – a ló után kötött kocsiival lesz szerkezetileg egyenértékű.

Persze nem árt az óvatosság, mivel a történelmi valóság a maga esetlegességében ezúttal is bonyolultabb, mint azt a modellalkotó szociológiai gondolkodás látni szeretné. Az 1843-ban tartott első pesti regattán ugyanis az imént említettekkel nem minden vonatkozásban egyeznek a fölbukkanó szerepkörök. A *Honderű* így számol be az eseményről:

Mult vasárnap igen érdekes látmányt nyújtott egy fogadás következtében a Margitszigettől le a casino irányáig tartott csolnakverseny. A versenyzők voltak Béla (angol yacht), Carolina (szinte az) és egy velencei módra készült gondola. Az elsőben ült Clark úr (a hídépítő), evezett négy idevaló munkás; másodikban ült Barry úr (angol) s evezője négy angol vala, a harmadikon pedig négy olasz katona (kik csónakászok voltak). Első nyertes Béla, a második pedig Carolina lón. Sebességük valóban bámulandó vala (*Honderű*, 1843. június 6.).

A jelen összefüggésrendszerben a (1) hajótulajdonos, a (2) „versenyző”, a (3) csolnakban ülő személyek, valamint az (4) evezősök szerepköreinek elkülönítése érdekes számunkra. A *hajótulajdonos* – hasonlóképpen a lovát futtató arisztokratához – nem vesz részt a maga fizikai valójában a versenyben. Mint tudjuk, a *Béla* és a *Carolina* Széchenyi gróf tulajdonai. Az előbbit fia tiszteletére kereszteli illetéknéppen³². Joggal föltételezhető, hogy a velencei gondola is egy hasonló rangú nemesé lehet. A *Honderű* megfogalmazása szerint a tulajdonképpeni „versenyző” a három hajó: Béla, Carolina, valamint a gondola (egy – leendő – férfi, egy hölgy, valamint egy névtelen idegen...). A korabeli krónikás megfogalmazása szerint a hajóban *ült* Clark úr és Barry úr (bizonyára a gondolában is ült egy hasonló szerepkörű egyén, csak róla már nem szól a fáma). Föltételezhető, hogy a nevük révén is beazonosított angol urak a hajók kormányosai. Velük szemben az *evezősökről*, e nevenincs figurákról csak annyit tudunk meg, hogy hányan vannak. (Talán nem érdektelen megjegyezni, hogy a *Honderű* ez utóbbiakat nevezi *evezőnek*, s nem *evezősnek*. Az utókor demagógiájával szólva: *ők a lapátok*.)

32 Ha a hajók és a lovak neveit összehasonlítjuk, azt állapíthatjuk meg, hogy eleinte a versenylovak inkább angol neveket viselnek (Gawing, Snap, Waternymph, Mermaid, Lady of the Lake stb.), míg a hajókat szívesen személyesítik meg egy-egy szeretett személyre (Béla, Louise), illetve újonnan megalkotott névre (Tünde) utalva. Idővel a trend annyiban módosul, hogy a lovak is perszonalizálódnak, s mind gyakrabban kaphatnak magyar nevet (melyek lehetnek viszonyt vagy tulajdonságot jelölők – Kincsem, Doboz –, illetve megszemélyesítők: Paula); míg a hajók instrumentalizálódnak (s olyan neveket kapnak, mint Kohinoor, Honi, Névtelen, Csapodár, Lidérc stb.). Mindenesetre a névadás jelensége megérne egy részletesebb elemzést is.

A hierarchiának legalább négy szintje van tehát: legfölül a meghatározó döntési pozícióban lévő tulajdonos: az arisztokrata. Ő birtokolja a versenyszközt, ő határozza el, hogy versenyeztetni fog (miképpen azt is, hogy kit kívül, mit mivel állít szembe), és ő az, aki – tettének komolyságát igazolandó – az esemény kimenetelével kapcsolatos *fogadásra* jogosult. (Érdemes fölfigyelni arra, hogy a verseny egy fogadásnak köszönheti létét – még ha arról nem tesz is említést a beszámoló, hogy ki, miben, mire fogadott.) Ennek tétje pedig igencsak hasonlatos a lóversenyfogadáséhoz: a fejlettebb, azaz a haladást szolgáló kiválaszt(ó)ásának elősegítése. (Majdnem biztos, hogy az egyik fogadó Széchenyi gróf lehetett – amennyiben persze nem ő volt az *egyetlen* fogadást tévő személy –, aki föltételezhetőleg az általa jobbnak, tökéletesebbnek tartott hajó győzelmére tett.) Nem nehéz tehát meglátni a párhuzamot a lótenyésztés és a csolnakok technikai tökéletesítésének szándéka között. Csak míg az előbbi a fejlődés metaforikus sűrítőménye, egyfajta mag, csíra, amelyből nem csupán pompázatos fa leend majdánán, hanem az egész élővilág kiterelvényesedésének modellálására is szolgál, addig az utóbbi behatárolt, célirányult, szakjellegű: csupán az egyre differenciáltabbá és racionálisabbá váló munkamegosztási rendszer egy szeletében bír érvényességgel.

Főntebb úgy fogalmaztunk, hogy a ló és a hajtó helyét az evezős egy személyben foglalja el. A *Honderű* beszámolójának ismeretében e megállapítást úgy finomíthatjuk, hogy a kormányos és az evezősök tevékenységi köreinek elkülönülésében tulajdonképpen fönnmarad a ló és a hajtó szerepkettősége. A csolnakban ugyanis többen vannak. Ezáltal pedig lehetőség nyílik arra, hogy belső munkamegosztási rendszerükben többféle funkciónak tegyenek eleget, s a korábbi, ember és állat közötti dichotómia ember és ember közötti hatalmi viszonylatokban termelődjek újra, szembeállítva az eszközember és az úriember, az erőember és az észember, vagy, ha tetszik, a végrehajtó és az irányító szerepköreit. Megint másképpen fogalmazva: az evezés munkamegosztási szerkezete – nem is oly áttételesen – az úr és a paraszt, a polgár és a proletár, de talán mindenekelőtt a termelésirányító és a munkás viszonyát tükrözi. (Talán nem lényegtelen megemlíteni: az első pesti regattában a csolnakokba beülő polgárok angol állampolgárságuknak köszönhetően kvázinemeseknek tekinthetők.)³³ Hamarosan aztán fölbukkan a vezérezvezős is, aki „nem föltétlenül a legjobb evezős”, hanem sokkal inkább a legvirtuózabb lelkesedő, a feladattal leginkább azonosulni képes személy, aki e lelkesedését a többiek számára is közvetíteni tudja. A vezérezvezős a hierarchiában a kormányos alatt foglal helyet, hiszen ez utóbbi jelöli ki őt. Mellékesen a kormányos, akinek szakértelme tehát egyrészt technikai, másrészt uralmi jellegű, eleinte többnyire az edzői szerepet is ellátja³⁴.

33 Érdemes fölfigyelni a *Honderű* kifejezetten modern szóhasználatára is: Clark úr *evezőiről* szólván „négy idevaló *munkásról*” tesz említést.

34 „A kormányos (Coxswain) kötelessége távol sem oly könnyű, mint azt sokan hinni szeretik, és az ő ügyessége nagy különbséget tehet az átfutandó pálya hosszában, vagy az ellenséges

Az e szerepkörből fakadó uralmi pozíció teszi lehetővé azt is, hogy az úriemberek, akik számára még rangon alulinak számít, hogy a lóversenyben maguk hajtják az általuk birtokolt állatot, az evezésben különösebb presztízvesztés nélkül részt vehessenek. A kormányos, vagy későbbi kifejezéssel élve a *hajóparancsnok* ugyanis nem dolgozik, nem végez fizikai erőfelfejtést, nem izzad meg, mint az erőmunkát végző alsó kasztbeliek, hanem csak ül és dirigál – miként egy katonai vezető. Talán nem járunk messze az igazságtól, ha föltételezzük, hogy kezdetben sokkal inkább ez az uralmi elem, s nem a szakértelem jellemezheti az evező(s)knél magasabb társadalmi rangú kormányosokat. Másrészt azon különös tény fontosságát sem árt újra és újra aláhúzni, hogy Széchenyi gróf személyében egy olyan meghatározó súlyú ember van folyamatosan és hangsúlyosan jelen a maga narcisztikus exhibicionizmusba átcsapó neurotikus radikalitásával a magyar mágnásvilágban, aki nem rest folyamatosan tanulni, saját magán kísérletezni³⁵, s e kísérletek eredményeit türelmetlenül rákényszeríteni környezetére is. Jellemző módon például az első pesti regattát követően egy hónap sem telik el, amikor Széchenyi gróf újabb versenyt tervez, amelynek során – Clark Ádámmal és Henrik Rauval, a Dunagőzhajózási Társaság kapitányával egy hajóba ülve – maga is evezni szeretne. „Versenyt rendezünk. A Waterwitchben negyedmagunk Feithtel és hat oroszsal szemben könnyen nyerünk” – írja 1843. április 17-én (idézi SII 218)³⁶.

A munkamegosztási hierarchia legalján a csolnak, yacht, gondola, azaz az élettelen eszközként funkcionáló vízi jármű található. Úgy is fölfoghatnánk tehát a lóversenytől az evezés irányába mutató változásokat, hogy a versenylő evezőssportbéli strukturális megfelelőjeként a vízi járművet tételeznénk. És

(34. **folyt.**) folyam kerülése a kedvezőnek felhasználásában, különösen pedig nagy fontossággal bír versenyeknél, hol a pálya nem egyenes, hanem »buoyok« körül kell fordulni, mint a manchesteri, hamburgi és legújabban a pesti versenyeken. Hogy haszonnal és sikerrel működhessen, mindenek felett szükséges, hogy a mint a csapat a hajóba lép, mindenki engedelmeskedjék a kormányos szavának, és figyelemmel legyen a vezényszavakra. (...) Első dolog a vezérevezőt (strokot) megválasztani, és ez oly fontos dolog, hogy a verseny eredményének legnagyobb része ettől függ. Fel kell tehát tennünk, hogy a »trainer« vagy kormányos, ki a csapat tanítását magára vállalta, a szükséges ítélettel bír ezen nehéz feladat teljesítésére. A legjobb evezős nem mindig a legjobb vezér (stroke), sok egyén igen jeles egy másik mögött, de a mint reá bizatik a vezetés, ítélet vagy mértékhiány következtében azonnal zavarba hozza az egész csapatot. Nemcsak jó evezősnek kell lennie a vezérnek, de törhetetlen lelki erővel és elszántsággal is kell bírnia, hogy soha ne csüggedjen, képes legyen bár mikor, ha szükséges, egy »spirt«-et, szöktetést előidézni, és a már lankadó csapatot példája által új erőlködésre ébreszteni” (Birly 1866: 21–22 és 34–35).

35 „Lord és Lady Jersey megérkezett. Lord Villars. Angol hajómon az evezőt fordítva tartottam – s tartottam volna talán egész életemben, ha be nem következik Lord Villars véletlen látogatása, aki nekem megmutatta” – írja Széchenyi a naplójába 1826. augusztus 13-án (Széchenyi 1978: 482).

36 Siklóssy könyvéből nem derül ki, hogy mindezt hol írja Széchenyi (mindenesetre magyarul kiadott naplójában nem szerepel ilyen bejegyzés), miképpen az sem, hogy e versenyre végül is sor került-e.

ebben kétségkívül volna is ráció, hiszen a csónak ugyanúgy az ember szállítására szolgáló eszköz, mint a ló. Nem véletlen, hogy a *Honderű* beszámolója is a három hajót tekinti versenyzőnek. Csakhogy funkciójukban van egy nem elhanyagolható különbség: az nevezetesen, hogy a versenyló képes az önálló erőki-fejtésre, míg a versenyhajó nem! És ezért tűnik szerencsésebbnek az a megfogalmazás, hogy az evezés során az ember lép a ló helyébe, hiszen az ember lesz az, aki az előrehaladáshoz szükséges energiát szolgáltatja.

A két versenyzőszerszám hatalmi- és munkamegosztási hierarchiában betöltött funkcióinak összehasonlításakor egyúttal azt is megsejthetjük, hogy az evezés technikai fejlesztése egy általánosabb fejlődési tendencia egyik korai jelzéseként is fölfogható. E tendencia a 19. század végétől exponenciálisan növekvő sebességre gyorsul majd föl. Ennek során a kitűzött célok elérése már nem kizárólag az „*idomítástól*”, azaz természetbe ágyazott testünk tökéletesítése érdekében kifejtett erőfeszítésünktől függ (melyhez a szükséges szakértelmet elsősorban a felvilágosodott orvostudomány szolgáltatja), hanem az egyre fontosabbá váló *újítások* származékaként is értelmezhető (mely utóbbiak a társadalom civilizálódásával együtt járó műszaki-technikai haladás függvényei). A huszadik században a biológiai alkímiák mellett egyre több sportban jelennek majd meg a technikai alkímiák is (hogy aztán – ha szabad egyáltalán e szövegek környezetben ennyire előreszaladni – a huszonegyedikben ismét a biológiai jellegűek jussanak meghatározó szerephez). Az úgynevezett „technikai sportok” – a kerékpározástól a Forma-1-es autóversenyig – fölkinálják annak illúzióját, hogy a létrehozott gépek, eszközök révén az ember megkísérelhesse azt, amibe addig többnyire belebukott: hogy (látszólag) győzedelmeskedjék a természetten³⁷.

Ám a 19. század közepén itt még nem tartunk. Ekkor az jelenti a nagy újítást, hogy az eszközeit igájába hajtó ember is képes lehet az állat helyébe lépni, az erejét megsokszorozni, sőt életét is meghosszabbítani, amennyiben betart bizonyos játékszabályokat. Ez az a kor, amikor a mindennapok rutinszerű praxisába is átszivárog a felvilágosodás szellemisége, s a fegyelmezett, céltudatos, racionálisan aszketikus ember képesnek érezheti magát a közvetlen sport- és közvetett társadalmi versengésre. E tekintetben rendkívül tanulságosak a Birly István-féle *Csolnakászat*-ban leírtak (a fejezet címe egyébként: *A test előkészítése verseny-evezésre. Idomítás [training]*):

Nincs állati természet, melyen a „training” oly nagy változást idézne elé, mint az emberi természet; mert a mint egyrészt nincs állat, mely oly annyira elnyomrodva találhatna, mint a természetellenes életmódot követő ember, úgy másrészt, nincs állati test, mely oly nagy, oly folytonos és oly sok ideig tartó testi erőre, és

37 A készülő könyv későbbi fejezeteiben foglalkozom majd az emberi erőki-fejtésnek és a technikai eszközöknek az idő előrehaladtával egyre differenciáltabbá és összetettebbé váló viszonyával. Azzal a folyamattal, mely a kerékpározáson keresztül vezet, többek között, az autó- és motorsportig.

ezen erőnek oly roppant kifejtésére képes volna, mint az emberi test. A *telivér ló* (az én kiemelésem: H. M.), mely e tekintetben, mint sok másban, legközelebb áll az emberhez, szintén nagy tökélyre fejleszthető ki, de mind egészsége, mind különösen temperamentuma nagyon soká folytatott „trainirozott” állapotban-tartás által szenved. A czélszerűen étkező és czélszerű mozgás és gyakorlás által testi és lelki erejét kimivelő ember sokszor húsz éven keresztül is képes számtalan ereje véghatáráig terjedő erő megfeszítési műtételekre, testi jóléte és épsége legkisebb károsodása nélkül (Birly 1866: 25–26).

Ebben az idézetben és az ezt meghatározó szemléletmódban nem is az a legérdekesebb, hogy az ember idomítását a szerző a telivér lóhoz hasonlítja. A korábban kifejtettek alapján ez kevésbé lep meg bennünket³⁸. Sokkal figyelemreméltóbb, hogy az egészséges életmód kialakítására szolgáló elképzelések a szöveg alapján mennyire természetes tartozékai már a mindennapi életvitelnek. Miképpen az is, hogy a szöveg egyértelműen a polgárság és az ülő életmódot folytató honoráciorértelmiség számára íródik, mégpedig az angol (benthami) praktizmus magától értetődő érvényesítése révén³⁹.

E fölfogás szerint a győzelemhez (miképpen a tágabb értelemben fölfogott sikerhez) elsősorban önfegyelemre, türelemre, alázatra és tudatos elszántságra van szükség. „If there is a will, there is a way”⁴⁰ – mondja a polgár, akinek vagyona kevés ugyan még a hivalkodó arisztokrata életszínvonal utoléréséhez, de arra már elegendő, hogy szaporítását értelmes (ön)célként kitűzni érdemes legyen. Figyeljük csak a megfogalmazást! A „czélszerűen étkező és czélszerű mozgás és gyakorlás által testi és lelki erejét kimivelő ember” áll a tevékenykedés középpontjában. Kváziautomata-szerűen működő, kidolgozott testű, egyszerű és egyhangú mozdulatokat ismétlő, némileg gépies erőfeszítést kifejtő, fegyelmezett, társaihoz alkalmazkodó férfiak ülnek a hajókban, akik saját fizikai erejük tudatos fejlesztésével, s ha kell, életmódjuk átalakításával is megpróbálják ellensúlyozni az arisztokratákkal szembeni társadalmi hátrányaikat. Társadalmi méretű versengést folytatnak tehát, abban a biztos reményben, hogyha megfelelően „trainiroznak”, lehetőségük nyílik arra, hogy utolérjék,

38 A szövegben több helyen is fölbukkannak az állat és ember közötti párhuzamok. Például: „Hogy mily jótékony hatással van az emésztő tehetségre (mely viszont ismét minden egészségre alapja) reggel éhgyomorra egy pohár friss vizet inni, azt alig szükséges emlegetni, *minekutána ezen üdvös szokás már általános lett napjainkban* (az én kiemelésem: H. M.); hiszen még a szabadban élő állat is legelőszőr a patakhoz megy reggel szomját enyhíteni, azután néz táplálék, vagy legelő után” (Birly 1866: 27).

39 „Vannak egyének, kik életmódjuknál fogva testi egészségüket nem ápolhatják; kik a nap legnagyobb részét bureau-ban, boltban, vagy íróasztaluk mellett töltik, megfosztva levegőtől, mozgástól, sokszor még a természetes világosságtól is. (...) Bármennyire kötve is legyen valaki a körülmények által elzárt ülő életet viselni, ha erősen akar, mindig találni fog legalább egy kis időt testi jóllétének szentelni (*where there is a will there is a way*)” (az én kiemelésem: H. M.) (Birly 1866: 28–29).

40 Szabadon fordítva: *ha elszánod magad, bármit elérhetsz.*

majd a nem is oly távoli jövőben le is hagyják az arisztokratákat. Ez utóbbiak ugyanis komoly hátrányban vannak, amikor nem másokat kell irányítaniuk, amikor nem gyors eredményeket kell produkálniuk, hanem önmagukat kell a ló helyébe tenniük, és lassan, türelmesen, szívósan, fegyelmezetten, saját erőki-fejtésük révén, együttműködve kell versenyezniük.

A tények tanúbizonyossága szerint e győzelem igen hamar bekövetkezik. A „korabeli sajtó” alapján Siklóssy imígyen számol be az 1866-os verseny eredményeiről (figyeljünk a nevekre!):

A százaranyas Hajósegyleti-Nagy-díj az *Egyetértés* csapatához vándorolt, melyben *Mitterdorfer Ferenc* kormányzott (...). Ez a csapat huszonöt hosszal előzte meg a *Nemzeti Hajósegylet* Kohinoor hajóját, melyben *Cavaliero Róbert* kormányzott (...). Az Asszonyságok-díjában az *Egyetértés* Gyöngyvér c. hajója – kormányos *Follmann Alajos* (...) – játszva győzött *Széchenyi Béla gróf* Névtelenje előtt, mely – *Sztáray János gróf* kormányossal, *Széchenyi Béla gróf* és *Károlyi Gyula gróf* evezősökkel – kénytelen volt a versenyt feladni. Az ötvenaranyas Hazai-díjban a *Pesti Csónakázó és Vitorlázó Kör* (kékek) Lidérc c. hajója – kormányos *Antalík Károly* (...) – ért 10–12 hajóhosszal előbb célhoz a *Sárga egylet* Hajnal nevű hajója előtt, amelyben *Hauszmann Károly* kormányos és (...) evezősök ültek. A Skuller-díjat *Petrics Péter* nyerte meg saját *Diana* nevű ladikjában az *Egyetértés* Gyöngyvére előtt, melyet Deák M. evezett. A Kis-Egyleti-díj harminc aranyában *Bohus László* Cameleon nevű csónakja lett az első *Tasner Géza* kormányossal (...) az *Egyetértés* Barna Irma nevű hajója előtt, melyet *Mitterdorfer Ferenc* kormányzott (...). Volt még egy, az eredeti kiírásban fel nem vett versenyszám Waldstein János gróf díjáért, melyért csak az pályázhatott, aki pesti regattában még nem evezett. Ebben *Széchenyi Ödön gróf* Symphaty nevű hajója lett a győztes. (...) Ez az utolsó helyen említett pirinyó kis győzelem jutott tehát a büszke Budapesti Hajósegyletnek (SII 294).⁴¹

Korábban a lóversenyt egy olyan tevékenységnek tekintettük, mely azt tükrözte, hogy Magyarországon a 19. század első felében az ősi libido dominandin alapuló harci késztetések vezérelte férfiídtöltések helyét fokozatosan a civilizált versengés meghatározta késztetéseken alapuló férfiídtöltések veszik át (Hadas 2001b). Az evezés társadalmi viszonylatainak hozzávetőleges ismerete alapján immár megfogalmazható: a vadászat lóversennyé civilizálása révén az

41 A korabeli (egyetlen) sportújság, a *Vadász- és Versenylap* 1866. június tizedikén így kommentálja a verseny eredményeit: „Ezen egyletek tagjai (az arisztokraták egyleteiről van szó – H. M.) a sportnak minden nálunk divatozó nemét űzik; vadásznak, lőfegyverrel és lóháton, lóversenyekben futtatnak és lovagolnak maguk is; ezenkívül gazdák, közügyekkel foglalkozók stb., mi idejüket megszagatja s nem engedi szabályszerű és folytonos evezőgyakorlatnak élni, mi pedig a siker életfeltétele. Így a mai regattán is az Asszonyságok-díjában a Budapesti Hajósegyletnek három oly tagja, kik mindössze két nap óta evezgettek, mérkőzött (s természetesen a siker ellen-tétét nyerve) egy hetek óta idomított s jól begyakorlott csapattal. Lehet, hogy csalódunk, de azt hisszük, hogy a jövő a »barnák«, »kékek«, »veresek«, »sárgák« egyleteire mosolyog inkább; ezek folyvást Pesten lakó tisztviselők, ügyvédek, kereskedők stb. társulatai lévén, egyetlen sportszenvedélyük a csónakászat”.

arisztokrácia végérvényesen kiszabadította a versenyszellemet a palackból, lehetőséget nyújtva ezáltal az adott történelmi-politikai összefüggésrendszerben szövetségesnek tekintett polgárság számára, hogy a fair play elve biztosította azonos föltételek közepette részt vegyen a játékban. Ily módon az evezősversenyeket a polgárság és az arisztokrácia férfiúi közötti *diszpozicionális versengés* egyik első megnyilvánulásaként foghatjuk föl. Ennek során immár olyan küzdelemben mérhetik össze tudásukat a két társadalmi osztály képviselői, melynek *diszpozicionális kelléktára* az előbbieik számára biztosít kedvezőbb esélyeket. E kelléktár elemei – melyek, talán mondani sem kell, a társadalmi praxis egyéb területein is föllelhetők – példaértékű formájukban majd a tornasport révén inkorporálódnak. Abban a tornasportban, amelytől a nemesurak kezdettől fogva idegenkednek, s amelynek elterjedése arra készíteti őket, hogy egy másik tevékenységegyüttesben, az atlétikában keressék örömüket. De ez már egy következő fejezet.

Hivatkozott irodalom

- Birly István (1866): *A csolnakászat, különös tekintettel a versenyevezésre*. Pest: Hackenast Gusztáv.
- Bourdieu, Pierre (1979): *La Distinction. Critique sociale du jugement*. Paris: Minuit.
- Bourdieu, Pierre (1994): Férfiuralom. In *Férfiuralom*. Hadas M. (szerk.), 7–55. Budapest: Replika kör.
- Elias, Norbert és Eric Dunning (1986a): *The Quest for Excitement. Sport and Leisure in the Civilizing Process*. Oxford: Blackwell.
- Elias, Norbert (1987 [1939]): *A civilizáció folyamata*. Budapest: Gondolat.
- Fehér Dezső és Török Imre (1977): *A magyar lótenyésztés története*. Budapest: Natura.
- Gruber Ignacz (1883): *Statistische Beiträge zur frage der Wehrung*. Jena: Fischer.
- Hadas Miklós (1994): Hímnem – Nőnem. In *Férfiuralom*. Hadas M. (szerk.), 246–264. Budapest: Replika kör.
- Hadas Miklós (1999): Stílus és karakter. Futballhabituológiai traktátus. In *Replika*, 36.
- Hadas Miklós (2000a): A párbaj és a vívás. In *Café Babel*, 2000/3.
- Hadas, Miklós (2000b): Football and Social Identity. The Case of Hungary in the 20th Century. In *Sports Historian*, 43–66. november.
- Hadas Miklós (2001a): Pierre Bourdieu-ről. In *Magyar Lettre Internationale* 40.
- Hadas Miklós (2001b): Kis traktátus lovakról és emberekről. In *Holmi*, május.
- Hoeller Móric báró (1927): *Tenyészek és futtatások 1848-ig*. Budapest: a szerző kiadása.
- Ószi Kornél (1927): *A magyar lótenyésztés száz éve*. Budapest: Egyesült Kő- és Könyvnyomda.
- Dr. Siklóssy László (1928): *Széchenyi–Wesselényi és még egy nemzedék*. (A magyar sport ezer éve, II.) Budapest: Országos Testnevelési Tanács. (rövidítés: SII)
- Széchenyi István (1978): *Napló*. Budapest: Gondolat.
- Török Imre (1959): *Híres lovak, híres lovasok, híres versenyek*. Budapest: Mezőgazdasági Könyvkiadó.
- Dr. Viszota Gyula (1904): *Gróf Széchenyi István és a magyarországi lóversenyek megalapítása*. Budapest: Pátria.
- Wesselényi Miklós báró (1847): *Teendők a lótenyésztés körül*. Kolozsvár: Barráné és Stein.

A lóverseny és az evezés jellegzetességei

	LÓVERSENY	EVEZÉS
1. Társadalmi-kulturális beágyazottság		
1.1. Művelők társadalmi bázisa	arisztokrácia (köznemesség nemesség nem!), majd polgárság	arisztokrácia, majd polgárság
1.1.1. Művelés – műveltetés (mecenatúra, közönség)	nem közvetlenül végzik a tevékenységet, lovak, lovasok, zsokék eszközök számukra, lovasok (versenyzők alacsonyabb rangúak)	közvetlenül végzik a tevékenységet, más élőlényt nem használnak eszközként
1.2. Referencia (nemzetközi-e)	angol	angol
1.3. Szervezeti forma	részvénytársaság	egylet, egyesület, rowingclub
1.4. Szervezet nyitottsága	eleinte kizárólag arisztokraták exkluzív köre	eleinte arisztokraták, hamar jönnek a polgárok
1.5. Sportszocializáció	az arisztokrata nevelés része	felnőttként megtanulni (erő kell)
1.6. Finanszírozás	arisztokraták adakozása	arisztokraták, majd polgárok adakozása
1.7. Nemzet iránti viszony	végző cél a nemzet java, latens szervezkedés	eleinte fontos, később csökken
1.8. Politikai irányultság/viszony	rejtett Habsburg-ellenesség, uralkodó viszonya is ambivalens iránta, nádor támogatja, vezető funkciója is van	nem jellemző
1.9. Közönség	eleinte felső osztályok, fokozatosan népszerűsödik	eleinte sok, később kevesebb, báméskodók
1.10. Társasság/közösség	egyéni versengés, közös szervezés, mely szinte fontosabb	egyéni- és csapatversengés
1.11. Tevékenység kezdete	1815-től, majd 1827-től szervezettebben	1830-as évek vége – mindmáig
1.12. Tevékenység elterjedtsége	évente néhány nap, jelentős közönség előtt	évente, később gyakrabban

	LÓVERSENY	EVEZÉS
<i>Diszpozíciók</i>		
1.13. Alapbeállítódás	versengő, hasznot szerezni óhajtó arisztokrata tevékenységének nemzeti legitimációját óhajtja	versengő, fegyelmezett, igazodó, alkalmazkodó, saját erő kifejtés, domesztikált kalandvagy
1.14. A férfiasság jellemzői	hatalom, uralom megélése, eszközhasználat, nagy ügy szolgálata; túlmutat önmagán; a hatalommal bíró arisztokra uralma a versengő alsóbbrendű fölött	küzdés, erőlködés, vízi kalandozás, fegyelem a természetben
1.15. Test iránti viszony/ testpolitika	saját test kímélve, más teste verseng	saját test arányos, egyenletes, kicsit gépies erőfeszítésnek kitéve, edzés szükséges, egészségideológia
2. A sporttevékenység sajátosságai		
2.1. Művelés színtere	lóversenytér, szabadban	szabadban, természetes vizeken
2.2. Színtér (a pálya jellemzői)	lapos, sztenderdizálódó pálya, versenyek mindig ott folytak körülötte, nézőtér, láthatóság fontos	lassan sztenderdizálódó pályaméretetek, nézők igénye nem számít
2.3. Versenyidő	több óra, nem korlátozott, sok esetlegesség	sok esetlegesség
2.4. Eszközigeny	igen nagy: ló, lótenyésztés intézményrendszere, kellékei (pl. etetés), lófelszerelések	mérsékelt: versenycsónak kell
2.5. Eszköz/funkció/cél	rejtett cél: társadalmi fejlődés, anyagi haszonszerzés révén az eszközigeny meg- teremtése is ezt szolgálja	egyenlő föltételek között győzzön a jobb
2.6. Társasság: egyéni/ csapat	egyéni versengés, delegáltak révén	egyéni és csapatversengés
2.7. Szabályok/mérés	egyre finomodnak: verseny- osztályok, súlyozás, távok, (pénz)díjak, sztenderdizálás irányába mutatnak a fair play elve alapján; különböző szabványok	fokozatosan finomodnak: versenyosztályok, távok, hajótípusok a sztenderdizálás irányába mutatnak, a fair play elve magától értetődő

	LÓVERSENY	EVEZÉS
2.8. Ellenőrző testület	versenybírótság – magas presztízzsel	versenybírótság
2.9. Kockázat mértéke	csekély	csekély
2.10. Küzdők fizikai kapcsolata	nincs közvetlen érintkezés, egymás mellől indulnak	nincs közvetlen érintkezés, egymás mellől indulnak
2.11. Profizmus/amatőrizmus	műveltető amatőr, versenyző professzionalizálódik	egyesületi amatőrök, egyes szám első személyben
2.12. Kvalitások	jó lovastudás, kis, könnyű test, fegyelem, ügyesség, koncentrációkézség, kockázattalni tudás, engedelmesség	erő, kitartás, szívósság, fegyelem, monotoniatűrés
2.13. Sportfogadás	fontos, ez az egyik fő jellemző	nem jellemző
2.14. Erőszak mértéke	alacsony, nincs közvetlen harc	nincs, tiszta versengés azonos eszközök révén
2.15. Sporttevékenység lényege	egyéni verseny állatok révén (a műveltető kétszeres értelemben is eszközhasználó!)	egyéni vagy csapatversengés azonos eszközök révén a természetben, vízen
2.16. Tevékenység közvetlen célja	a másik megelőzése, sikeres fogadás, pénznyereség, voyeur versenyizgalom, szurkolás, vizualitás	a másik megelőzése, a győzelem dicsősége
2.17. Örömforrás	sikeres fogadás, pénznyereség, voyeur versenyizgalom, szurkolás, vizualitás	a másik megelőzése, a győzelem dicsősége
2.18. Tevékenység súlya az életvitelben	a szervezés fontos a műveltetőnek, a versenyző edzeni kénytelen, nézőknél periférikus (évi egy-két nap)	eleinte minimális, később a versenyző már edzeni kénytelen
2.19. Fizikai/szellemi/morális	versenyzőnél fontosak a fizikai kvalitások, műveltető esztétikai jelleg (vizualitás), szellemi, morális tét, néző, látvány, esztétikum	versenyzőnél fontosak a fizikai kvalitások: erő, esztétikai jelleg (vizualitás), kidolgozott test, különösebb morális és/vagy esztétikai követelményrendszer nélkül
2.20. Költségigény	igen magas (drága ló, pálya, tétek)	mérsékelt