

## Az automobilitás Ady Endre életművében

Takács Miklós

irodalomtörténész, egyetemi adjunktus, Debreceni Egyetem

### *Mi az automobilitás?*

Robert Argenbright szerint különbséget kell tenni *automobilizáció* és *automobilitás* között, az első a tárgyi oldalra koncentrál (járművek, infrastruktúra, szervizek), a második az autózás kultúrájára és a hozzákapcsolódó mentalitásokra (Argenbright 2008, 683–684, idézi: Siegelbaum 2011, 9). Tehát míg az első inkább a technikatörténet kutatási területe, addig a második a szociológia, a pszichológia, a mentalitástörténet mellett az irodalom- és kultúratudomány által is értelmezhető komplex rendszer. A történetiség szempontja viszont mind a kettőnél lényeges: amilyen gyorsan változik és fejlődik az autók technológiája, olyan lendülettel alakulnak át az autózás kultúrái (*car cultures*) is, amelyek korszakonként és kultúrkörönként igen eltérőek lehetnek, ezért csakis többes számban beszélhetünk róluk.

A *Theory, Culture & Society* automobilitásokról szóló tematikus számának 2004-es megjelenéséig (Featherstone et al. 2004) az autónak a nyugati kultúrákban betöltött meghatározó szerepe ellenére a témának alig jutott eddig figyelem a társadalomtudományok részéről. Az ezután megindult kutatások különösen a történettudomány területén hoztak eredményeket. Magyarországon csak nagyon elszórtan találunk ilyen irányú kezdeményezéseket, ezért egy későbbi, nagyobb méretű tervezett kutatásom távlati célja az autózás kulturális előfeltétel-rendszerének hazai tudatosítása és az ehhez kapcsolódó nemzetközi kutatási eredmények meghonosítása. Az irodalom- és kultúratudomány horizontjából pedig különösen lényeges, hogy az autózás és más közlekedési eszközök a 20. században átforgalmazták a hétköznapi és művészi látásmódot egyaránt (vö. Fried 2006), ebből következőleg korántsem csak tematikus szinten van jelen az egyes szövegekben és filmekben, hanem érinti azok mediális karakterét is.

A magyar irodalomban és filmművészetben meglehetősen ritkák az olyan alkotások, amelyek reflektálnak az autózásra, mint kulturális jelenségre, érdekes módon Ady Endre életművében viszont találunk ilyeneket, az újságcikkek és versek mellett még egy novellát is. Természetesen ezek a szövegek nem remekművek, így nem fogják radikálisan átalakítani az eddigi Ady-képet, legfeljebb néhány újabb adalékkal járulnak hozzá ahhoz. Sokkal jobban lehet bízni abban, hogy a magyar és nemzetközi autókultúra kezdeteiről és kulturális következmé-

nyeiről tudunk meg többet, ha Ady szemüvegén keresztül vetünk rá egy pillantást.

Ez a korai automobilitás Gartman korszakolása szerint „az osztálykülönbségek korának” nevezhető (Gartman 2005, 171), azaz az autózásnak ekkor volt egy arisztokratikus jellege (Gumbrecht 1997, 27), mivel azt valóban csak a nagyon gazdagok engedhették meg maguknak (ezért az autók az emberekből a szociális igazságtalanság miatt érzett haragot is kiváltották szerte Európában – Uo., 28). Ezt erősíti meg Otto Julius Bierbaum német újságíró is, aki 1903-ban feleségével és sofőrjével hatalmas utat tett meg automobilon Berlintől Nápolyig, és a világ egyik első autós útirajzában leírja, hogy „főúrivá” ezt az utazást nemcsak a végtelen szabadság érzete (Bierbaum 1903, 91), hanem a fálvakban tapasztalható folyamatos csodálat és az ennek következtében fellépő tumultusok is tették (Uo., 33. ill. 47.), viszont Nápolyban a suhancok folyamatosan káposztafejekkel dobálták meg az autójukat (Uo., 301). Az autó arisztokratikus aurája, az őt körülvevő mitikus félelem (Gumbrecht 1997, 29) akkor tűnik el, amikor Ford – döntő mértékben Galamb József magyar mérnök munkásságára alapozva – (Logisztika 2018) – megvalósítja a futószalag találmányának segítségével az autók tömeggyártását, amely először majd az Egyesült Államokban hozza el az úgynevezett „tömeges individualitás” korszakát (Gartman 2005, 177), hogy azt az általunk is jól ismert, a hetvenes évektől Európa keleti is nyugati felét is jellemző erős motorizáltság, Gartman szerint a „szubkulturális különbözőség” kora váltsa majd fel (Uo., 185).

### *Ady írásai az automobilról*

Nyilvánvalóan Ady csak az autózás arisztokratikus korszakának lehetett szemtanúja, sőt, a Budapesti Hírlap párizsi tudósítójaként már akkor láthatta ezt, amikor Magyarországon még kevesen. 1904. december 18-dikai keltezéssel számol be a párizsi automobil-kiállításról, arról, hogy „[A]z automobil-mánia elkapott mindenkit” (AEÖPM V., 167). Feltűnő, és ez a későbbi újságcikkekben még inkább így lesz, hogy nem elégszik meg egy egyszerű tudósítói, leíró hangnemmél, hanem valamelyest a magyar viszonyokat is kommentálja: „Nekünk, magyaroknak, itt még kevés helyünk lehet. Talán már néhány év múlva több” (Uo., 168). E megjegyzés apropója persze az, hogy a magyar automobilklubot ezen a kiállításon vették fel a nemzetközi szövetségbe, a két magyar kezdeményező, báró Born Frigyes és Törley József pezsgőgyáros személye pedig egyértelmű bizonyítéka annak, hogy ekkor még Magyarországon is csak az elitek kiváltsága volt az autó. Ady emellett már az ekkorra egészen fejlett, az autó köré épülő hobbisták kiszolgáló termékek gazdag kínálatáról is beszámol: „Nemcsak automobilon láthatók óriás gazdagságban e kiállításon, hanem minden gyártmány, mely az automobilhoz összefügg. Vagyonokat érő női automobil-sportruhák, férfiköztümmök, soffőr-ruhadarabok [sic!], fűszerelések stb.” (Uo.). A kritikai kiadás

jegyzeteiből az is kiderül, hogy Ady abban az évben hamarabb tudósított (két-szer is) az autózás árnyoldalairól, nevezetesen a Párizsban indult automobil-ellenes mozgalomról, annyira kétségbeejtő volt az autó által okozott halálos balesetek nagy száma (Uo., 363).

Fél évvel később, a Budapesti Naplóban 1905. május 17-én megjelent cikkében már kifejezetten a magyar automobilításra koncentrál, pontosabban a budapesti autó-kiállítás sikertelensége ürügyén előveszi szokásos, a helyi viszonyokat ostromozó retorikáját:

*Az automobil par excellence az életcsúcsra került harmadik rendnek diadalszimbóluma. A leggőgösebb polgári jármű. Az egyéni iparkodásnak, a vagyonnak, a lázas életnek, a gyorsaságnak, a parvenü-gőgnek kereken röptülő proklamációja. [...] És nálunk azért nincs hazája az automobilnak, mert nálunk elsikkadt a harmadik rend [...] A faktum az, hogy mi vagyunk Európa egyetlen feudális országa. A sallangos négyfogatú hintók országa mit akar az automobiltól? (AEÖPM VI.)*

Csak látszólag mond ellent tézisünknek, miszerint az autózás ekkor az arisztokraták passziója lenne csupán, Gartman korszak-elnevezése ugyanis az osztálykülönbséget hangsúlyozza, s az autóval a második ipari forradalomban meggazdagodott nagypolgárságnak ugyanez a célja: a nyilvános térben, az utcán is egyszerűen, az autóval akarja szimbolizálni különlegességét és különállását, de nemcsak a kevésbé vagyonosoktól, hanem a maradi főnemesektől is különbözni kíván. Ady párizsi tudósításában még „automobil-mániáról” írt, Magyarországon nincs ilyen, de nem is baj, mert az „hazug” volna (Uo.), így hát „[N]álunk az automobil egyelőre a feudális urak sportja s nem társadalmi diszpozíciók eredménye” (Uo.). Ady tehát együtt gondolkodik technikai és társadalmi fejlődésről, a kettőt elválaszthatatlannak tekinti, s ez ma is modern gondolatnak hat. Így már érthető, ha szerinte „[A]z automobil korán érkezett hozzánk” (Uo.), hiszen álláspontja szerint fejlett technológia csak fejlett társadalommal kompatibilis, de mint tudjuk, sem akkor, sem most nem vallanak ilyen nézeteket technológiák gyártói és kereskedői, sőt, nagyon sokszor a technológia vásárlásától várják az adott társadalom fejlődését.

Ilyen szempontból Ady rendkívül szigorú és egészen egyedi nézeteket vall, de éppen ezért az összetéveszthetetlen egyediség miatt is lehetett egy évvel később akkora irodalmi szenzáció az *Új versek* című kötete. Amiben egyetlen helyen, a *Jártam már délen* című versben (a *Szűz ormok vándora* című ciklusban) feltűnik az autó-motívum, ugyanakkor hangsúlyos, verskezdő helyzetben: „Elöttem el vad gépkocsik robognak”. De ez a kép csak egyetlen funkcióval bír, hogy a megszólaló jelenbeli, modern pozícióját egyértelművé tegye a megidézett múlttal szemben, amire azért is van szükség, mert ebből a mai távlatból össze is folyik a kettő: „És összezúg a tegnap és a ma.” Hiszen a kétezer év távolából

(„Tegnap, igen, alig kétezer éve / S itt kacagott Gallián felesége”) megszólaló bárdra akkor sem, most sem figyel senki:

*Ki ez a bárd? A mának hegedőse?  
Vagy árny talán? A tegnap koldus-őse?  
Előtte büszke, úri nép szalad  
S a tányérjára nem hull pénzdarab.*

Ezt a párhuzamot az autókkal száguldó urakkal csakis a *szalad* igére alapozhatjuk, mert a Kr. u. 3. századi Rómát megidéző életképben a hallgatóság, az aréna közönsége statikus:

*Tegnap, igen, ragyogott az aréna,  
Tegnap, igen, itt ült a nótás béna  
S az imperátor büszke asszonya  
S a büszke nép rá nem nézett soha.*

Az utolsó három versszakban eltűnik az egyes szám első személyű beszédhelyzet, a lírai én önmagáról, mint „ifjú vándorlóról” beszél, aki átveszi az elhalt, ám általa mégis meghallott hagyományt: „Lelke repült, szállt időn, téren át / S vitte zúgón a béna bárd dalát.” Itt tehát az autónak csupán a modernség jelölése a feladata.

A következő tematikusan kapcsolódó vers, *A Halál automobilján* (az 1907-es *Vér és arany* kötet *A halál rokona* című ciklusából) továbbmegy ennél és „a halál kocsisa” középkori legendáját modernizálja, kétségtelenül abból a már említett belátásból is, hogy ekkoriban igen veszélyes, sok halálos balesetet okozó járműként tekintettek az autóra. Erre a kézenfekvő analógiára egyszerre többen is rájöttek a magyar irodalomban, Fried István hívja fel a figyelmet arra, hogy Ady mellett Babitsnak is van egy 1905-ös verse, *A halál automobilon* címmel, illetve Kosztolányi pedig újságcikket közölt szinte azonos elnevezéssel (*A halál automobilja*, Budapesti Napló, 1907. április 6.) (Fried 2006, 349). Ám a címek egyezése ellenére nagyban eltér egymástól a három szöveg: Kosztolányi a fent említett toposzt nem használja ki, „egy halottaskocsivá öltöztetett automobil” képzelt monológját olvashatjuk nála, ami arra figyelmezteti az embereket, hogy „a rohanó haladás átgázol bánatotok virágágyain” (Kosztolányi 1969, 248). Azaz egy másik jól ismert asszociációt nyit meg, amikor is az autó a rohanó modern életet szimbolizálja, ahol már a gyászra sem marad idő úgy, mint régen. Babits balladája, mely ritmikus variációkkal és ismétlődésekkel van tele, szintén beszédfikció, egy vénlány monológja („Teréza szól”), aki meghallja a Halál gépkocsijának hangját, s úgy véli, az a haldokló szomszéd fiúért jött el, azonban a vers utolsó három szakaszában világossá válik előtte, hogy az ő életének van vége (Babits 1993). Itt a „gépkocsi” a Halál metonímiája, de éppen ki lehetne egyszerűen cserélni „kocsira” is, akkor sem változna érdemben a vers jelentése.

Ebben az esetben – hasonlóan a *Jártam már délenhez* – is csak arról az automobil által lehetővé tett belátásról van szó, hogy ez az archaikus történet az olvasó jelenében is megismétlődhet.

Fried tanulmányában feltűnően hallgat Ady verséről, csak Babits és Kosztolányi műveit elemzi röviden. Ez nem véletlen, mert a költemény valóban nem a legsikerültebbek közül való, számtalan Ady-klisé felvonultat és nem hoz létre egy olyan egyedi variációt, mint a kötetben két verssel később következő *A fekete zongora*. Ezentúl zavaró lehet a mindhárom versszakot nyitó hangutánzó szó, a „töff-töff”, mely ma már inkább csak a gyermeknyelvben használatos, és egy ilyen dekadensnek tűnő szövegben stílusidegenként hat. A korban viszont az autó szinonimájává is válhatott (mint például a Fried által is hivatkozott Lengyel Géza 1908-as, Nyugatban megjelent írásában – Lengyel 1908), mivel a kezdetleges közlekedés-szabályozás, és a gyorsaságból eredő váratlanság miatt az autóknak a korban folyamatos dudálással kellett felhívniuk magukra a gyanútlan többi közlekedő figyelmét. Ebből a távlatból nézve a lírai én és Léda elragadása a Halál által nem titokban, az éj leple alatt történik, hanem látványosan mindenki előtt. A középső versszak mintha valóban egy külső perspektívából láttatná a páros arcát:

*Töff-töff, csupa kín  
E sárgolyó dühös harca,  
De fátyolos  
Az én arcom s a Léda arca.*

Ebből is látszik a szöveg inkoherenciája, a száguldó autó költői képét megszakítja egyrészt a fent olvasható, nem igazán egyértelmű kinyilatkoztatás (a földkerekségen minden halandó szenvedne?), másrészt az első és az utolsó versszak refrénszerű élet-éljenzése („Éljen az Élet, éljen, éljen.” illetve „Csúf az Élet, / Éljen.”). Ez utóbbi persze a kontextusból következőleg inkább üres frázis, mintsem hogy valódi életigenlésként a Halál ellenpontja lenne, illetve a *csúf* jelző megint csak az evilági szenvedés egyfajta megismételt állítása. Nincs meg hát az élet és a halál sablonos szembeállítás, mint ahogyan a haldokló (először sápadt, majd kihülő) páros passzivitásának sem kontrasztja az autó dinamikussága („Töff-töff, robogunk / Motólás ördögsekéren / Zöld gépkocsin.”). Az ugyanis a Halál erejét és fölényét jelöli: „Töff-töff, a Halál / Kacag. Érzi a mi hültünk.” Illetve a vers zárata („Mi legalább röptünk.”) a két látszólagos ellentétet egy körkörös folyamatba is behelyezi: az Élet túl intenzív megélése, annak dinamikája és száguldása a Halálba vezet, de az életben maradottakhoz, a külső szemlélőkhöz képest ez mégis egy kiváltságos, mondhatjuk arisztokratikus pozíció.

Ebből a külső, „közrendű” perspektívából szemléli a kiváltságos autósokat az 1907-es Ady-novella, *Az automobil* proletár főszereplője, Besze Antal is:

„Abban az időben röptek ki a budapesti utcákra az első automobilmek. Gazdag majmok siettek utánozni a londoni, a párizsi, a berlini gazdagokat. Szegény Besze Antal dehogyis látott még világegyetében automobilt” (Ady 1999, 159). A mélységes nyomorban tengődő és éhező családdal megáldott férfit az Andrássy úton „egy ördögsekér feldűtötte” (Uo.), de úgy, hogy a kórházban a jobb karját amputálni kellett. Az autós ügyvédje busás kártérítést fizetett neki, de a pénzt hamar felélték, ezért Besze Antal újra így akar pénzhez jutni, a novella utolsó mondataiból kiderül, hogy terve meghiúsul: „De rosszul ugrott az automobil elébe szegény Besze Antal. Vagy lehet, hogy automobillnak kevés volt ezúttal a Besze Antal karja. A nyakán nyargalt keresztül, s eltűnt a zajos, zavaros utcában” (Uo., 161). Az egyszeri kisember tragédiáján túl arra lehetünk figyelmesek, hogy az autó már megszokott arisztokratikus jellegén kívül „boszorkányosként” tekint rá elbeszélő és szereplő egyaránt: „Úgy gondolta, valósággal látta, lázasan látta Besze Antal, hogy Budapesten, az országutakon, s az egész világon ilyen úri, boszorkányos kocsik száguldanak. És most már, akik ilyen kocsiban ülhetnek, azok a királyok. Azoknál van a pénz” (Uo., 159). Maga az *ördögsekér* szövényt is erről árulkodik (amely már az előbb elemzett versben is feltűnt) – tökéletes névátvitel, hiszen ott van benne az autó előképe (a szekér) és az az archaikus képzet, hogy magától semmi élettelen nem mozoghat, ha mégis, akkor azt maga az ördög mozgatja. Besze Antal rémálmában egyenesen vérszomjas fenevaddá alakul át az autó: „Látta robogni felé gögös lármával az automobilt Besze Antal. S hallotta, hogy kéri a másik kezét is” (Uo., 160).

Nyilván költői túlzás lenne egy egyszerű hírlapi tudósításba az autó demónias karakterét áttemelni, de Ady utolsó automobil-tárgyú, a Párizs melletti Fontainebleau-ból küldött cikke mégis él ezzel az eszközzel, ha csak a hasonlat szintjén is: „S most éjjel-nappal rettenetes üvöltés rohan át meg át az erdős tájon, mintha babonás álmok elátkozott lelkei ordítanának. Nem, ez az automobilmek divatos jeladása [...] Naponként száz és száz kocsi repült el előttünk üvöltve, túlköelve, sípolva vagy trombitálva Párizs felé vagy Párizs felől” (AEÖPM IX., 339). Az 1909. május 30-án a Pesti Naplóban megjelent írás az eddigiek összefoglalásának is tekinthető, hiszen az összes eddigi toposzt említi, de azért új érdekességeket is tartalmaz. Megtudjuk például, hogy Ady először 1898-ban, huszonegy éves korában ült „félve-álmélkodva” (Uo.) gépkocsin és olyan új tendenciákról is beszámol, mint a kempingezés: „...olyanféle új szokásokkal, mint a többiek között a sátorozás, sok szép kárpótlást nyer a mai, boldog, gazdag ember. Nekiindul összehajtható sátraival hatalmas automobilján, s ott ver tanyát, ahol szép, s ahol kedve telik” (Uo., 340). Sőt, még a környezeti terhelést, a zaj- és környezetszennyezést is megjósolja: „Óz, nyúl, róka s másfajta négy lábú nem bírja ki az ördögsekér zaját és bűzét, a madarak egyelőre nyugodtak – az első igazi légi automobilig” (Uo.). Ismét feltűnik tehát az *ördögsekér* szinonimája, hasonlóan a magyar helyzet elmaradottságának emlegetésével együtt: „Nekünk

még Magyarországon kevés a jó útunk [sic!], a pénzünk, az automobilunk, s aligha sok embernek van fogalma arról, hogy az automobil másutt – hol tart már. [...] De nekünk még kevésbé van arról fogalmunk, mi mindent változtatott meg már eddig is Európa nyugatán a gépkocsi” (Uo., 339.). Alapvetően ezt a nagy változást is egy általa (és Kosztolányi által is) használt toposzban, a felgyorsult életben foglalja össze: „Érzi a vonat, az üzlet, a színház, még a könyv is érzi az automobilt, a gyorsaságot, mely elsöpri, elvonja tőle az embert” (Uo.).

Ez a gyorsaság, ez a villanásszerű fel- és eltűnés lesz a szervező ereje az utolsó tematikailag ideillő Ady-versnek, a *Találkozás egy gépkocsival*-nak is. A költemény először a Nyugat 1910/8-as számában jelenik meg, majd *A Minden-Titkok versei* című kötetbe (1910) is bekerül, azon belül *A szerelem titkai* című ciklusba. Valamivel jobban sikerült vers, mint *A Halál automobilján*, de meghatározó kanonikus pozícióval az Ady-életművön belül szintén nem rendelkezik. A ciklusban elfoglalt helye alapján Ady szerelmi költészetének lehetne egy darabja, de nem az, sokkal inkább a szerelem megvalósulásának pillanatnyi lehetőségéről és annak azonnali megghiúsulásáról szól, s ennek gyors ritmusát itt az autó adja meg. Egy olyan egységes életképként határozható meg a szöveg, melyet átfon a beszélő belső monológja. A kép nagyon egyszerűen összefoglalható: a vers beszélője, a magányosan vándorló alak („Nincs városom, nincs jó hajlékom”) mellett elrobog egy autó, melynek női utasával találkozik a tekintetük („S mellettem suhant el gépkocsin / Egy vörös asszony, csipkés, vékony, / Tavaszi éjszakán”) – de amilyen gyorsan feltűnt, olyan gyorsan el is tűnik az éjszakában. Ez beindít egy másik dinamikát, a vágyét, mely ugyanolyan gyorsan halad, mint az autó, van egy mondat („Sohase fog most már megállni.”), amely helyzeténél fogva mindkettőre vonatkoztatható:

*Nem tudom, ki volt, de megnézett  
S vágyam leszdede dús fátyolát  
És már mint meztelen igézet  
Ragyogott és szaladt.*

*Sohase fog most már megállni.  
Gépkocsija rohanva viszi,  
Mert csak egyszer lehet találni  
Illendő valakit.*

A vágy dinamikusságának viszont van egy paradoxona: statikusságot, állandóságot keres, mivel már az első sorban nem volt se „városa”, se „jó hajléka” a beszélőnek, ezért a másakra irányuló vágy egyben a „haza” ígéretét is jelenti:

*Ő valakit talált az éjben,  
Ki általa lelt volna hazát  
S ő most szalad tovább sötétben:  
Mikor találkozunk?*

Az ő névmás határozatlansága továbbra is fenntartja a vágy és a vágyott másik azonosságát is, s a *Jártam már délen* megoldásához hasonlóan itt is a *szalad* ige adja a kettő közös jegyét. Az pedig már *Az automobil* című novellában megfigyelhettük, hogy a címadás (*Találkozás egy gépkocsival*) háttérbe szorítja a főszereplő embereket (a novellában Besze Antalt, itt az autó női utasát), a vers esetében legfeljebb az mondható el, hogy a gépkocsi metonímiaként utal a benne utazóra. A szöveg befejezése nyitott, nemcsak a kérdő mód miatt, hanem az itt először használt többes szám első személy miatt is, a vágy és vágyott nyelvtanilag egyszerre egyesül és kérdőjeleződik meg azonnal.

\*\*\*

Ezzel a verssel lezárul Ady és az autó irodalmon belüli kapcsolata, legalábbis én a későbbi versekben és prózai írásokban már nem bukkantam olyan írásra, amely ilyen szinten és mélységben használta és értelmezte volna az *automobil* motívumát. Ennek kettős magyarázata lehet: egyrészt Ady írásművészete a tízes évek elején radikális fordulatot vesz poétikájában, nyelvezetében és tematikájában, másrészt az autó egyre elterjedtebb lesz az akkori magyar hétköznapokban is, így az azt körülvevő mítoszi nagyság és különlegesség eltűnik, mely viszont mindig is Ady költészetének fontos inspirálója volt. Az autó, Léda (és sok minden más is) megy, jön helyette Csinszka és a háború.

#### ***Felhasznált irodalom:***

- Ady Endre, *Amit az automobil beszél = Ady Endre összes prózai művei*, 6. kötet (Újságcikkek, tanulmányok: 1905. január-szeptember), s. a. r. Varga József, Bp., Akadémiai, 1966. [AEÖPM VI.]
- Ady Endre, *Automobil-kiállítás Párizsban = Ady Endre összes prózai művei*, 5. kötet (Újságcikkek, tanulmányok: 1904. február – 1905. január), s. a. r. Vezér Erzsébet, Bp., Akadémiai, 1965, 167–168. [AEÖPM V.]
- Ady Endre, *Az automobil = A. E., A Pokol-játék*, vál. Koczás Sándor és Hegedős Mária, Bp., Unikornis, 1999, 158 – 161.
- Ady Endre, *Az automobilok országútján = Ady Endre összes prózai művei*, 9. kötet (Újságcikkek, tanulmányok: 1907. október – 1909. december), s. a. r. Vezér Erzsébet, Bp., Akadémiai, 1973, 339–340. [AEÖPM IX.]
- Ady Endre összes versei*, összeáll. Láng József és Schweitzer Pál, Bp., Szépirodalmi, 1977.
- Argenbright, Robert, *Avtomobilshchina: Driven to the Brink in Moscow*, *Urban Geography* 29, no. 7. (2008): 683–684.
- Automobilities*, ed. by Mike Featherstone, Nigel Thrift and John Urry, *Theory, Culture & Society*, 2004, vol. 21, no. 4–5.



- Babits Mihály összegyűjtött versei*, szerk. Domokos Mátyás, Kelevéz Ágnes, Bp., Századvég, 1993.
- Bierbaum, Otto Julius, *Eine empfindsame Reise im Automobil*, Berlin, Julius Bard Verlag, 1903.
- Fried István, *A halál automobilon. Közlekedés és irodalom a magyar modernségben = Szerep és közeg. Medialitás a magyar kultúratudományok 20. századi történetében*, szerk. Oláh Szabolcs, Simon Attila, Szirák Péter, Bp., Ráció, 2006, 339–357.
- Gartman, David, *Three Ages of the Automobile – The Cultural Logics of the Car = Automobilities*, ed. by Mike Featherstone, Nigel Thrift and John Urry, Sage, Thousand Oaks, CA, 2005, 169–195.
- Gumbrecht, Hans Ulrich, *In 1926 – Living at the Edge of Time*, Cambridge-London, Harvard UP, 1997.
- Kosztolányi Dezső, *Álom és ólom*, szerk. Réz Pál, Bp., Szépirodalmi, 1969.
- Lengyel Géza, *Vasút, automobil, léghajó*, Nyugat, 1908/16.
- Logisztika: <http://logisztika.com/137-eve-szuletett-galamb-jozsef-a-ford-t-modell-fokonstrukto/>
- Siegelbaum, Lewis H., *Introduction = The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, ed. by Lewis H. Siegelbaum, Ithaca and London, Cornell University Press, 2011, 1–13.