

A magyar vasút állomásnévadási gyakorlata

A cikk bemutatja a magyar vasútállomások névadási és névváltoztatási gyakorlatának közelmúltbeli főbb mozgatórugóit és a megváltoztatott állomásneveket. Ismerteti a névadás vasúti szabályozását. A Földrajzinév-bizottság döntései alapján időrendben közli a rendszerváltozás utáni évek állomásnév-változtatásait, beleértve az elutasított változtatási igényeket is. Néhány név esetében a névadás hátterét is megvilágítja. Csoportosítja a jellemző változásokat és ezek indokait és javaslatot tesz a további állomásnév-egyszerűsítések lehetséges formáira. (A teljes tanulmány elnyerte a KTE 2017. évi Czére Béla-díját.)

DOI 10.24228/KTSZ.2018.4.5

Perger Imre

nyugalmazott MÁV igazgató
e-mail: pergeri@t-online.hu

1. BEVEZETÉS

Minden vasútállomásnak (Magyarországon minden önálló településnek is) egyedi, jól megkülönböztethető hivatalos neve van. Ennek ellenére a helyi, „népi”, egyszerűsítő elnevezéseket tudomásul vesszük, ismerjük és használjuk is: Szalka, Abony, Ladány, Halas, Füred, Kisállomás, Nagyállomás stb. Ez nem egyedi, hiszen a településnevek helyi használatában sem alkalmazzák a teljes hivatalos nevet, mert az egyszerű, a megkülönböztető jelző nélküli alapnév is elég a szűkebb környezetben a település egyértelmű meghatározásához. Ha nagyobb távolságra utazunk vagy távolabbi településről beszélünk, akkor már egyértelműen szükséges a teljes hivatalos név használata. A Szob név a kaposvári pénztárosnak Somogy-szob állomást jelenti, a vácinak viszont Szob

határállomást! A Csurgó név Kaposváron Csurgó városát jelenti, Székesfehérváron a közeli Fehérvárcsurgót. Kaza Miskolcon Sajókazát jelenti. Gond akkor van, ha valaki Székesfehérváron kér jegyet Kazára. Ami Miskolcon egyértelmű, arról a fehérvári pénztárosnak semmi nem jut az eszébe!

Ha a Keleti, Nyugati vagy Déli nevet említjük, a magyar emberek döntő többsége egyértelműen a budapesti fejállomásokra gondol, a külföldinek azonban ezek a nevek semmit sem jelentenek. Kecskeméten a Nagyállomás név egyértelműen Kecskemét, Debrecenben Debrecen, Szegeden Szeged állomást jelenti, a Kisállomás Kecskemét alsót, Debrecenben a hajdani Debrecen-Vásártér állomást ma esetleg Tócsóvölgyet, Szegeden Szeged-Rókkust jelenti.

A vasútállomások névhasználata az utastájékoztatás alapja, ezért a hivatalos, mindenki részére közérthető állomásnév nem lehet önkényes, mindig egy kötött rendszerbe kell illeszkednie, és az egyértelmű kommunikációhoz ezt kell használni.

2. A MAGYAR VASÚTÁLLOMÁSOK NÉVADÁSI GYAKORLATÁNAK ALAPELEMEI ÉS NEMZETKÖZI PÉLDÁK

Magyarországon (és szinte mindenhol a világban) a kezdetektől fogva minden vasútállomásnak egyedi megkülönböztető neve van. A név leggyakrabban az állomás melletti település (bővítvények nélküli) neve: Győr, Debrecen, Pécs. Belgiumban egy adott településnek is több hivatalos neve lehet, így a vasútállomások is többnevűek. Sokszor az adott kiadmány nyelvétől függően használják azokat. Németország szorb vidékén a vasútállomásoknak kettős nevük van. Szlovákiában most folyik a magyar nyelvű állomásnevek kitáblázása, de a menetrend egyelőre csak a szlovákot ismeri.

Különleges magyar gyakorlat, hogy az adott település legnagyobb állomásának neve legtöbbször megegyezik az adott település mindenféle megkülönböztetés nélküli nevével. (Német nyelvterületen ezt a Hbf = Hauptbahnhof megkülönböztetéssel, Csehországban a hl.n. [hlavní nádraží], Szlovákiában hl. st. [hlavná stanica] közlik. Ugyanez horvátul glavni kolodvor, szerbül glavna stanica, oroszul главный вокзал, lengyelül dworzec główny, olaszul stazione centrale és franciául gare centrale.)

A vasútállomás neve lehet a felépítését finanszírozó távolabbi település neve: Bodrogkeresztúr, Nagykapornak (912 lakos – 150 éve 988 volt – 7 km-re van az önálló megállóhellyel rendelkező Alsónemesapáti külterületén lévő vasútállomástól, az állomástól 1 km-re található Kisbucsa 442 lakos – 150 éve 153 lakosa volt).

A vasutak létesítésekor gyakran előfordult, hogy a vasútállomást két település között építették fel. Ilyenkor a gyakorlat a két szomszéd-

os településnév kötőjeles összefűzése volt: Egyed-Rábacsanak, Szany-Rábaszentandrás, Kál-Kápolna, de lehetett a szomszédos és egy távolabbi, jobb anyagi helyzetben lévő: Forró-Encs vagy a vasút és az állomás építését kiemelten finanszírozó települések neve: Olaszliszka-Tolcsva (Vámosújfaluban), ahol a területet adó falu neve fel sem került a névtáblára. Olyan névadás is volt, amikor a két település a vasútnak ugyanazon az oldalán, egymás után következett: Szák-Szend, Kál-Kápolna.

A kötőjellel összefűzött településnevek sorrendjére nincs egyértelmű szabály vagy magyarázat. Van, ahol a rövidebb név Szany-Rábaszentandrás van elől, van ahol a hosszabb Keszőhidegkút-Gyöng. A jelentősebb lehet elől (Szany) vagy hátul (Gyöng). Van, ahol a közelebbi Kál-Kápolna, Zánka-Köveskál, máshol a távolabbi Szil-Sopronnémeti, Kővágóörs-Révfülöp név került előre. A települések vasútépítéskori erőviszonyait már nehéz rekonstruálni. Mindenesetre a vasút közelsége jelentős fejlesztési erőfőlnyjt jelentett. Ennek a legszebb példája Encs, ami már város, míg a névtárs, a távolabbi Forró maradt egyszerű falu. Előfordult, hogy a közös állomással rendelkező települések mindegyike a vasút felé fejlődött, belterületük összeért és a falvak is egyesültek. Így a kötőjelet kiejtve lett új állomás Alberti + Irsa (1951) = Albertirsa. Gyakori valamilyen lakott hely, leginkább uradalmi major, tanyacsoport (bővítvények nélküli) neve Bánhidimajor, Bashalom, Dombostanya, Kiscséripuszta. Ha több vasútállomás van egy nagyobb település területén, akkor az állomás neve lehet:

- a településnév és településrész neve kötőjellel összekapcsolva: Győr-Gyárváros;
- a település megközelítésére vonatkozó megkülönböztetés: Dömösi átkelés;
- a vasútállomás településhez viszonyított jelentéktelenségének jelzése: Veszprém külső, Körmend külső, Vásárosnamény külső;
- turisztikailag csábító, valamilyen különlegességre utaló név: Drégelyvár, Abaújszántói fürdő, Maglódi nyaraló, Szőlőnyaraló;
- ipari tevékenységre utaló név: Karcag-Ipartelep, Dunai Finomító;
- kereskedelmi tevékenységre utaló név: Szikszó-Vásártér, Sajószentpéter-Piactér;

- a településen belüli elhelyezkedésre utaló név: Dunakeszi alsó, Szob alsó.

Gyakran jelent meg állomásnévként a településnév és valamilyen vasúti forgalomra vonatkozó megkülönböztetés: állomás, átrakó, megálló, kitérő, őrház, pályaudvar, rakodó, rendező pályaudvar.

3. AZ ÁLLOMÁSNÉVADÁS GYAKORLATA A TÁRSADALMI-GAZDASÁGI RENDSZERVÁLTOZÁS UTÁN

A magyarországi hivatalos földrajzi nevekről szóló 71/1989. (VII.4.) MT rendelet a Földművelésügyi Minisztériumban működő tárcaközi Földrajzinév-bizottság (FNB) hatáskörébe utalta a vasútállomások nevének jóváhagyását. A széles hatáskörrel rendelkező bizottság tevékenységében a vasútállomások névadása csak egy vékony szeletet képviselt. A döntéseket a szakminisztériumok és a tudományos testületek szakemberei – neves nyelvészek, térképészek, oktatási szakemberek, egyetemi oktatók – hozták. Ebbe a társaságba jelöltek fiatal, a vasútállomások és a települések elnevezésével foglalkozó vasutas hobbynyelvészektől és töltöttem el 23 évet, míg nem a ferihegyi névskandallummal több társammal együtt kiebudáltak. Az eltöltött évek alatt nagyon sok történelmi, nyelvészeti ismeretet szerezhettem, megtanulhattam az egyes témakörök előzményeit, megismertem a miérteket, hogyanokat, a mozdatórugókat és a fékeket. A bizottsági tagsággal tevékeny részese lehettem a települések, vasútállomások és hidak névadásának.

3.1. Az állomások névadásának átfogó szabályozása

A kormányrendeletben foglaltak figyelembevételével Csárádi János vezérigazgató „A vasútállomások nevének megállapításáról vagy módosításáról” kiadott 97/1990. (MÁV Ért. 43.) Ker. F. számú utasításával szabályozta a vasúti állomásnévadást. A szabályozás jelenleg érvényben van. Kisebbség, a Földrajzinév-bizottság és a gyakorlat megkövetelte kiegészítéssel alkalmazzák is.

A MÁV által jelenleg alkalmazott alapelvek a vasútállomások névadásánál:

- törekedni kell az egyszerű, összetétel nélküli nevek kialakítására,
- előnyben kell részesíteni a helyi jellegzetesű neveket,
- meg kell óvni vagy vissza kell adni a történelmileg kialakult vagy eredeti neveket,
- kerülni kell a jellegtelen, felesleges tagokat tartalmazó külön- vagy kötőjellel írt nevek (alsó, felső, külső, stb.) használatát,
- nem alkalmazhatók a bizonytalan helyesírású, más állomásnévvel összekeverhető, nyelvhelyességi gondokat jelentő nevek, illetve az intézménynevek,
- nem kell átvenni a települések összevonása során kialakított új településneveket,
- az azonos közigazgatási területen létesülő új vasútállomás nevének kialakításánál nem használható előtagként a közigazgatási egység neve,
- névjavaslatként elsősorban a térségben található egy elemű földrajzi név használható (múltbéli település, városrész, tanya, puszta, hegy, völgy, patak neve),
- a névadó település egyetértésével módosítható csak az állomásnév.

Az új névről a FNB dönt a vasút előterjesztésére. (1990-től kezdődően minden névváltoztatás a FNB döntésével történt!)

3.2. Új vasútállomás nevek és névváltoztatások időrendben

1991. június 2-től megszűnt a Győri Ipartelepek állomásnév. Addig a gyakorlatilag összeépült peronú megállóhely neve a hegyeshalmi vonalon Győri Ipartelepek, a pápain Győr-Gyár város volt, de a mindennapos használatban ez utóbbi élt, ezért az egyszerűsítés után a Győr-Gyár város név maradt. Ezzel egy bizonytalan helyesírású (kis i, nagy I, kötőjel vagy különírás) név kiesett a névsorból. Sajósenye állomásnév is megváltozott. Mivel a település nem használta a megállóhelyet, kérte a név megváltoztatását, így a vasutat használó Boldva lett a névadó, a falu másodikk megállóhelye az Alsóboldva nevet kapta. (Íme egy megoldás a különírt Boldva alsó név helyett.) Ugyanakkor kapták vissza az 1990-

ben Gyermekvasútra átkeresztelt Úttörővasút állomásai az eredeti terveken szereplő, de ténylegesen soha nem használt nevüket. Ekkor lett Ságváriliget = Szépjuhász né, Úttörőváros = Csillebérc, Előre = Virágvölgy. A nevek helyesírás hibáinak eltüntetéséért viszont 1999 májusáig kellett várni. Ekkortól jelent meg a menetrendben az egybeírt Széchenyihegy, Jánoshegy és Hárshegy állomásnév a kötőjeles forma helyett. Azt is nehéz volt tudatosítani, hogy a vasút nevében kötőjeles a Széchenyi-hegy, az állomás nevét viszont egybe kell írni.

A debreceni vonalkorrekció következtében megszűnt Debrecen-Vásártér állomás helyett épült új megállóhely a helyi nevekkel harmonizáló Tócsóvölgy nevet kapta.

Visszakerült a menetrendbe a településjegysítés megszűnése után a Máza-Szászvár és Szászvár név is. A nyíregyházi keskeny nyomtávú vasúton is új megállóhely épült, ami egy középkori település után a Gilányi nevet kapta.

1992-ben folytatódott az elhibázott átnevezések helyesbítése és a korábbi nevek visszaállítása: Göd alsó helyett Alsógöd, Göd felső helyett Felsőgöd lett. A korábbi kurzus hőseiről elnevezett Landler Jenő Járműjavító megállóhely névtáblájára visszakerült az Istvántelek név, Killiánteleg pedig helyi jellegzetességű nevet kapott és Fövényes néven működik. Zánka-Úttörőváros neve is zavaró volt, ezért az illetékesek helyette a praktikus és időálló Zánka-Gyermeküdülő Centrum nevet szerették volna látni. Az FNB a Zánkafüred és a Zánkafürdő név közötti választást javasolta. Az önkormányzat a Zánkafürdő mellett döntött, pedig a Zánkafüred nagyon szépen illeszkedett volna a Káptalanfüred, Balatonfüred névsorba. Új megállóhely épült Veresegyház üdülőterületén és kapott egyedi, Árpád-kori nevet: Ivacs. A szomszédos Fóton Főtfürdő néven épült új megállóhely. Tiszavasvári külterületén Szorgalmatos néven új megállóhely épült, a településrész 2002-ben ezen a néven önálló községge alakult.

1993-ban Körmend külső visszakapta a korábbi Horvátnádalya nevet. Új megállóhely

épült a szentgotthárdi Opel gyár kiszolgálására. Természetesen sokan az Opel nevet szerették volna, de az az alapelvekbe ütközött, ezért az egyik határrész alapján a Haris név lett a befutó. Ez akár egy gépkocsi márkanév is lehetne. Az előző évben tévedésből Verőce-Fenyves néven a menetrendbe került megállóhely végleges nevet kapott: Fenyveshegy. Neszmélyi Téglagyár állomás neve Várhegyalja névre változott. Parázs vitát váltott ki az 1981-ben a vasútállomással rendelkező Gyoma és a vasúttól távol fekvő Endrőd nagyközségből egyesített, 1989-ben városi rangot kapott Gyomaendrőd kérése Gyoma állomás nevének megváltoztatására. A MÁV ellenezte a névváltoztatást, mivel a Gyoma név a nemzetközi vasúti forgalomban nagyon ismert (a libamáj exportról). A vasúti érvelés szerint a két településrész története a jövőben is elkülönül: a KNER Nyomda gyomai, az ENCI Cipőgyár és a csendőrsortűz endrődi marad. A Bizottság a vasút álláspontját fogadta el, így maradt a Gyoma állomásnév.

1994-ben új megállóhely épült Makón. Az önkormányzat a Makó-Pfalz nevet javasolta. A Földrajzinév-bizottság döntése a városra jellemző Hagymás név lett.

Balmazújváros külterületén Tófürdő néven épült új nyári megállóhely. A Kenderes külterületén megépült időszakos megállóhely nevén sok vita volt. Először a Kakat vagy a Görbető nevet hagyták jóvá, végül az Előhát név nyert.

A nyíregyházi kisvasúton újabb megállóhely létesült Fakapu néven. Jaksorpart névre egyszerűsödött a korábbi Jaksorparti tanyák megállóhely neve. Balatonszabadi és Balatonszabadi-Sóstó neve a Siófok városával 1992 óta folytatott hosszas viták és fellebbezések után Szabadifürdő és Szabadisóstó lett. (A város a Siófok-fürdő és a Siófok-Sóstó nevet erőltette.)

1995-től Móricgáti tanyak állomás új neve Hittanya. Új megállóhely épült az esztergomi vonalon Pázmáneum néven. (A Bizottság az egyetem által javasolt Pázmány Egyetem nevet természetesen elutasította.)

1999-től Fényesi szőlők Fényes névre egyszerűsödött. Homokszentlőrinc új neve Bösztör (ismét egy Árpád-kori név) lett.

2000-ben Orosháza külső visszakapta a korábbi Szentetornya nevet. Új megállóhely épült a váci iskolacentrum kiszolgálására Kisvác néven.

2001-ben módosult Kaposvári Textilművek neve Kapostüskevár névre. Az új név a hajdani Kaposvártüskevári vásártér állomásnév reinkarnációja. Ugyanekkor lett Kaposvár-Közvágóhíd neve Kaposszentjakab, megörökítve a várossal egyesített kisközség nevét. (Itt is többéves egyeztetés folyt, amíg a vasútnak és a városnak is megfelelő névalakot megtaláltak, mivel a város a Kaposvár nevet is szerette volna látni a névtáblán.)

2002-től Nyíresszőlőtelep megállóhely viszsza kapta az alapítójára emlékeztető eredeti Vicziánteleg nevet és új megállóhely létesült az esztergomi vonalon Szabadságliget néven.

2004-ben a 2000-ben átadott szlovén vasútvonal ismeretlen módon, a Földrajzinév-bizottság kihagyásával keletkezett, hibás Csöde-Jánosfa állomásneve Felsőjánosfa névre változott.

2007-ben a Széchenyi-hegyi Gyermekváros új megállóhelye a Vadaspark nevet kapta.

2006-ban Budapest-Üröm neve Üröm névre egyszerűsödött. Új megállóhely épült Barossteleg néven. Miskolc-Tiszai pu. és Miskolc-Gömöri pu. nevéből hivatalosan is kikerült a pu. rövidítés. A felesleges és jelentéstartalom nélküli pu. névelem elhagyása egyes miskolci vasutasokat kellemetlenül érintett: az állomás lefokozását érezték. Pedig nem régi névről van szó. A tiszai pu. és a gömöri pu. névelem-pár csak 1958 végén, évközi módosítással került be az állomásnévbe, addig Tiszai neve Miskolc személypályaudvar, Gömöri Miskolc volt.

2007-ben nagy politikai csinnadrattával adták át a Ferihegyi Repülőtér A termináljával szemben lévő Ferihegy megállóhelyet. A vasút mér-

téktartó módon nem a repülőtér eléréséről, hanem a dél-pesti városrészek és a Belváros jobb összekötéséről beszélt, kijelentve, hogy a névadó a városrész, a repülőtér megnevezés ezért nem szerepel az állomásnévben. (Ennek a repülőtér nevének 2011 évi megváltoztatásakor lett jelentősége, mivel a megállóhely neve nem kötődött a repülőtéréhez.)

2008-ban az angyalföldi vasúttörténeti park új ideiglenes megállóhelyet kapott. A frappáns Vasútmúzeum név kitalálója az FNB korábbi elnöke, a kiváló nyelvész és térképész Földi Ervin volt, aki a bizottsági ülésen rögtönözte az azonnal el is fogadott nevet.

2009-ben hivatalosan kikerült a budapesti fejállomások nevéből a pu. névelem, és maradt Budapest-Keleti, Budapest-Nyugati és Budapest-Déli. (A pályaudvar névelem gyakorlatilag semmit nem jelent, felesleges, a német Bahnhof meghatározást utánzó töltelékszó. Tréfásan azt szoktam mondani, hogy a helyes magyar szó a sintér lenne, amit bizonyít a nagyállomások térfőnöki beosztása is.) Természetesen a pályaudvar szót senki nem számúzi, de nem része az állomásnévnek. A Budapest nélküli Keleti pályaudvar formában a városon belüli helymeghatározásként célszerű is használni. A nagykátai vonalon fekvő, a 60-as évek végén Magdolnateleg és Szőlősnymaraló megállóhely összevonásával megépített Szőlősteleg neve az önkormányzat kérésére Szőlősnymaraló névre változott. A döntés olyan gyorsan történt, hogy az új név a nyomdában került be a menetrendbe. A felettes állomásfőnök az új állomási feliratot meglátva (a menetrendet meg nem nézve) tiltakozott a szerinte helytelen állomásnév miatt. (Érthetetlen, hogy a teleg nevet miért érzik oly sokan pejoratívnak, amikor történelmileg a vasúti és a katonai telepek rendre magasabb életszínvonalat biztosítottak, mint a környező települések.)

2010-ben (a Földrajzinév-bizottság 2006. évi döntése alapján) egyszerűsödött egyes budapesti állomások neve. A három fejpályaudvar kivételével eltűnt a Budapest névelem és egyszerűsödött a budafoki, nagytétényi állomások neve is. Budapest-Angyalföld he-

lyett Angyalföld, Budapest-Kelenföld helyett Kelenföld, Budapest-Ferencváros helyett Ferencváros, Budapest-Soroksári út helyett Soroksári út, Budapest-Zugló helyett Zugló. Budafok-Belváros helyett Budafok, Budafok-Háros helyett Háros, Budafok-Albertfalva helyett Albertfalva, Nagytétény-Érdliget helyett Tétényliget lett. Sajnos Nagytétény-Diósd neve megmaradt. A négyes metró átadása után többen hiányolják Kelenföld nevéből a Budapest névelemet, mert nem tudják a név egyszerűsítés előzményét, kiváltó okát. Budapest-Keleti és Budapest-Kelenföld írásban és szóban is nagyon hasonló, ezért rengeteg külföldi, főleg japán szállt le nagy csomagjaival feleslegesen a késett vonatról, majd kászálódott vissza, ezzel további jelentős vonatkésést okozva.

2011-ben a Vác—Balassagyarmat vonalon két nyári megállóhely létesült: Égerláp és Sáferkút. Az archaikus Sáferkút néven sokan megütköztek, de a régi térképek is ezt a névalakot tartalmazták.

2013-ban a balatonfenyvesi gazdasági vasút Központi Főmajor állomásneve visszakapta a lakott településrész eredeti Imremajor nevét. A székesfehérvári vonal átépítésével megszűnt Nagytétény személyforgalma és helyette új megállóhely épült Kastélypark néven. Az esztergomi vonal felújításának első ütemében megépült Magdolnavölgy megállóhely.

2015-ben Balatonkenese-Üdülőtelep neve Csittényhegy névre változott. A Balatonkeneséből 2014-ben levált, önálló községé alakított, saját megállóhellyel rendelkező Balatonakarattya eredendően csak a Balatonkenese előtag megváltoztatását kérte. Ebben a formában a korábbinál is hosszabb név jött volna létre, ezért ezt a vasút nem támogatta. Kérte új, egyszerű, helyi név keresését. A Csittényhegy nevet az FNB tagja, Mikecsy Gábor javasolta. A bizottsági ülésen a nyelvész kollégák megállapították, hogy a Csittény név az egyik legrégebbi magyar településnév, mert a veszprémvölgyi apácák kolostorának görög nyelvű alapítólevelében szerepel. A vasútállomás felett Csittényhegy utca is őrzi a hajdani falu emlékét.

Az esztergomi vasútvonal átadásával az FNB által még 2010-ben elfogadott állomásnevek bekerültek a vasúti menetrendbe. A Solymár és Pilisvörösvár között megépült két új megállóhely neve Szélhegy és Vörösvárbánya, a Szabadságliget és Klotildliget között kiépített forgalmi kitérő neve Órhegy. A HÉV fonala fölött megépült új megállóhely neve Aquincum felső helyett, a HÉV megálló nevével megegyező Aquincum lett. Vörösvárbánya MÁV Zrt. által javasolt és elfogadott neve Pilisszentiván volt, és a döntés ellen Pilisvörösvár polgármestere tiltakozott, mondván a megállóhely az ő területükön van, legyen vörösvári a neve és a Dobozy-ház nevet javasolta, ami a MÁV Zrt. számára bizonytalan helyesírása miatt elfogadhatatlan volt. A közelgő választások miatti politikai harcot elkerülendő a MÁV Zrt. kompromisszumként a város hajdani szénbányászatára utaló Vörösvárbánya nevet javasolta. Ezzel sajnos a vasúttal párhuzamosan elhelyezkedő Pilisszentiván elesett az önálló állomásnévtől.

4. ELUTASÍTOTT NÉVÁLTÓZTATÁSI KÉRÉSEK

A rendszerváltozást követően megindult az egyes települések harca a saját állomásnévéért. Az FNB ezért már 1991-ben a 38/382. számú határozatában megállapítja, hogy „a valamely település nevével viselő, de más település területén fekvő állomás neve csak akkor változtatható meg, ha az érintett település önkormányzata a névről lemond.” Ennek ellenére több ügygel foglalkoztak. 1993. évi határozatuk szerint akkor támogatják Mágocs-Alsómocsolád állomásnév Alsómocsolád névre változtatását, ha Mágocs lemond a névről. A vasútállomásnak otthont adó Vámosújfalú kérését Olaszliszka-Tolcsva vasútállomás nevének Vámosújfalú névre változtatását akkor támogatják, ha az érdekelt két másik község lemond nevének felmentéséről.

Az eredeti név védelmének elsőbbsége miatt nem lett Csopak helyett Palóznak; Dömös helyett Apaj; Erdőbénye helyett Szegi; Olaszliszka-Tolcsva helyett Vámosújfalú, Rigács helyett Megyer. Ebbe a körbe tartozik Bodrogkisfalud kérése Bodrogkeresztúr állomásnévének

módosítására. Az állomáshoz vezető út egyik oldala Bodrogkeresztúr, a másik Bodrogkisfalud, az állomásépületet egy bodrogkeresztúri kereskedő építtette. Mivel új kötőjeles nevet a MÁV Zrt. nem szeretne, ilyenkor azt javasolja, hogy a települések döntsék el melyikük neve kerüljön a névtáblára.

A MÁV Zrt. az ilyen és hasonló kéréseket rendszerint el sem küldte az FNB-nek, a névadási alapelvekre hivatkozva saját hatáskörben elutasította a kezdeményezést. Ennek oka, hogy félszázat meghaladó a más település közigazgatási területén lévő állomások száma. Az ilyen változássorozat követhetetlen és értelmetlen lenne.

A település egyesítések névkövetése is elmaradt, ezért Kisterenye, Nagybátony, Kisterenye-Bányatelep helyett nem lett Bátonyterenye, Bátonyterenye alsó, Bátonyterenye felső. Nem támogatták Gödöllő kérését, Gödöllő-Állami telepek, Máriabesnyő nevének Gödöllő alsó, Gödöllő felső névre cserélését.

Az „urizálást” sem szívesen támogatták a névadásnál. Nem talált meghallgatásra Siófok javaslata, amikor Balatonszabadi, Balatonszabadi-Sóstó, Balatonszéplak alsó, Balatonszéplak felső helyett Siófok fürdő, Siófok-Aranypart, Siófok-Ezüstpart, Balaton-Lídó nevet akartak. Göd állomás nevének Göd-Kertváros névre változtatását is elutasították. A Nagykapornak helyett javasolt Alsónemesapáti-Ipartelep név egyértelműen a vicc kategóriába tartozott.

A Kimle községből 2002-ben kivált, a vasúttálmás mellett települő önálló községgé szervezett Károlyháza agilis polgármestere folyamatosan bombázta a MÁV Zrt.-t települése nevének az állomásnévtáblára kerülése érdekében. A javaslatokat soha nem a Kimlével közös jegyző, hanem a polgármester küldte. A kérést a MÁV Zrt. minden esetben elutasította, azzal, hogy egyezkedjenek az anyaközséggel, hogy Kimle vagy Károlyháza legyen az állomás neve. Végül a falu államtitkári rangú országgyűlési képviselője parlamenti interpellációja nyomán, miniszteri kezdeményezésre – a névadási alapelvek feladásával, a MÁV Zrt.

tiltakozása ellenére – a Földrajzinév-bizottság döntése szerint Kimle-Károlyháza lesz az állomás neve. (Az új nevet gyakorlatilag nem sok helyen fogják használni, mivel a szóbeli kommunikációban a kötőjeles nevek második tagját elhagyják.)

Zákány település is tett egy próbálkozást Gyékényes állomás nevének megváltoztatására. A vasút az elutasításban a település saját honlapján leírtakat is felhasználta: „A gyékényesi vasútállomás 1895-ben készült el és vette át a határállomási szerepet Zákánytól. Ettől kezdve lett fontos vasúti csomópont. Az állomás elnevezéssel kapcsolatban érdemes megemlíteni, hogy az új állomás, jól lehet a két község határán épült, mégis a Gyékényes nevet kapta, mert az állomás épülete a falu határába esett. Ezen akkor sem változtattak, amikor az állomást és környékét közigazgatásilag Zákányhoz csatolták, ugyanis nemzetközileg így vált ismertté.” Gyékényes valóságát tükröző neve egyébként Zákánytelep lenne, a vasútállomást körülvevő vasutas, határőr, vámós lakótelepről.

Inárcs is szerette volna Inárcs-Kakucs vasútállomás nevéből kihagyni a másik falu nevét, de nem kérte a másik település hozzájárulását (és nem is kapta volna meg). Ha meg is kapta volna, akkor is gondot jelentene az abauji Inárcs és az Inárcs név összekeverése.

5. NÉVADÁS A KÉSŐBBI FEJLESZTÉSEKHEZ

A MÁV Zrt. a lehetséges budapesti vasútfelújítások és megállóhely-építések elősegítésére, annak érdekében, hogy az új név már a tervezés elején megjelenhessen a rajzokon a Földrajzinév-bizottsággal 2007-ben és 2010-ben sok nevet jóváhagyott. Ezek a nevek egyszerű, a mindennapi kommunikációban is használt vagy korabeli településrész nevek: Akadémiaújtelep, Bivalyrét, Éles sarok, Gyárdűlő, Káposztásmegyer, Kerepesdűlő, Kőbánya, Kőérberék, Közvágóhíd, Lágymányos, Ligettelek, Lőportárdűlő, Marcheggi híd, Nádorkert, Népliget, Palotaújmajor, Pestújhely, Rákosfalva, Rákoskeresztúr, Rákosszentmihály, Rómaiapart, Rózsakert, Törökőr, Újpalota, Városliget, Városszéltelpe.

A jelenleg folyó vasútfejlesztések tervezését megelőzően, az érintett önkormányzatokkal lefolytatott egyeztetések figyelembevételével sok vidéki név is jóváhagyásra került: Aranypart, Börgöndpuszta, Baj, Cifrakapu, Fényesudvar, Hantakert, Kanizsavár, Kispó, Kiszrásó, Máriaszőlőtelep, Mária hullámtelep, Medveotthon, Öreglapos, Sámsonikert, Újszolnok.

A jóváhagyott nevek közül már most látható, hogy több állomás a közeljövőben nem épül meg (Aranypart, Börgöndpuszta, Rómaipart, Rózsakert), másoknak van még esélye. A Balatonmáriafürdő területén fekvő Máriaszőlőtelep és Mária hullámtelep (korábbi neve Balatonmáriafürdő alsó) 2018-ban már az utasok rendelkezésére áll.

5.1. Az utóbbi évek névváltoztatásainak céljai

- A Budapest és a pu. névelem elhagyása
- A felesleges névelem elhagyása: Aquincum felső = Aquincum, Fényesi szőlők = Fényes, Jaksorparti tanyák = Jaksorpart.
- Politikai hátterű módosulás: Kiliánteleg = Fövényes, Landler Jenő Járműjavító = Istvánteleg, Ságváriliget = Szépjuhászné, Leninváros = Tiszaujváros, Zánka-Üttörőváros = Zánkafürdő.
- Presztizsjavítás: Szőlősteleg = Szőlősnyaraló, Móricgáti tanyák = Hittanya, Balatonszabadi = Szabadifürdő.
- Új községneve felvétele: Piliscsaba-Jászfalu = Pilisjászfalu.
- Az eredeti állomásnév visszaadása: Üttörőváros = Csillebérc, Előre = Virágvölgy, Orosháza külső = Szentetornya; Központi Főmajor = Imremajor, Nyíresszőlőtelep = Vicziánteleg.
- Jobb tájékoztatást biztosító név: Homokszentlőrinc = Bösztör, Sajósenye = Alsóboldva.
- Az állomásnév egyszerűsítése: Balatonszabadi-Sóstó = Szabadisóstó, Csöde-Jánosfa = Felsőjánosfa, Kaposvári Közvágóhíd = Kaposszentjakab, Kaposvári Textilművek = Kapostüskevár, Neszmélyi téglagyár = Várhegyalja.
- Közigazgatási változást követő név: Balatonkenese-Üdülőtelep = Csittényhegy.

5.2. Az új állomásnevek kategorizálása

- településnév: Szorgalmatos;
- történelmi településnév: Gilányi, Ivacs, Csittényhegy;
- városrész név: Aranyvölgy, Barossteleg, Ferihegy, Kisvác, Magdolnavölgy, Szabadságliget, Tőcővölgy, Sióvölgy;
- természeti név: Égerláp, Fenyveshegy, Millér, Órhegy, Sáferkút, Szélhegy, Tófürdő;
- dűlőnév: Előhát, Haris, Középmező;
- intézménynévből elvont név: Kastélypark, Pázmáneum, Vadaspark, Vasútmúzeum;
- kitalált név: Fakapu, Hagymás;
- egy meglévő név variálása: Ódinnyés, Vörösvárbanya.

5.3. Amivel még adósak vagyunk

A dél-balatoni vonalon célszerű lenne eltüntetni az alsó, felső utótagokat: Balatonfenyves alsó = Józsefteleg vagy Fenyveshullámtelep, Balatonlelle felső = Felsőlelle, Balatonszéplak alsó = Balatonszéplak, Balatonszéplak felső = Balatonújhely lehetne.

Budapesti adósság Kőbánya alsó és Kőbánya felső neve. Ha a tervezett új Éles sarok megállóhely megépül, Kőbánya felső személyforgalma lecsökken vagy megszüntethető, és az állomás megkaphatja a Ligetteleg nevet. A nagyobb forgalmú, kiváló városi közlekedésű Kőbánya alsó neve pedig Kőbánya névre egyszerűsödhet.

Sokak számára zavaróan hosszú Kőbánya-Kispest neve is, emiatt a rövid Kőki név terjedt el, de ennek megváltoztatása nehéz feladat lenne. Könnyebb viszont Rákospalota-Újpest állomásnév egyszerűsítése és az Újpest névelem elhagyása, mivel Újpest metrókapcsolattal rendelkező megállóhellyel rendelkezik. Igaz, hogy a metróállomás neve nem Újpest vasútállomás, hanem Újpest-Városkapu. Ez a névváltoztatás a 3-s metró felújításával kezelhető lesz.

Miskolc-Tiszai és Miskolc-Gömöri névegyeszerősítése is felvethető. Egyértelmű, hogy a Miskolc-Tiszai nevet Miskolc névre szükséges egyszerűsíteni és Gömörinek frappáns helyi nevet célszerű találni.

Pécsbánya-Rendező nevét érdemes lenne a hajdani Üszög névre visszakeresztelni.

A névrendszerből kilógó, hosszú, többemű, helyesírási gondot okozó, többlet információt nem hordozó nevek egyszerűsítésének megoldási lehetőségei:

- a korábbi név felélesztése: Rákospalota-Kertváros = Sikátor, Esztergom-Kertváros = Kenyérmező, Kazincbarcika alsó = Sajókazinc, Vásárosnamény külső = Perényitánya, Edelény alsó = Finke, Pécsbánya-Rendező = Üszög;
- az első névelem meghagyása: Királyegyháza-Rigópuszta = Királyegyháza, Szany-Rábaszentandrás = Szany;
- a második névelem meghagyása: Zalaszentmihály-Pacsa = Pacsa, Szilvásvárad-Szalajkavölgy = Szalajkavölgy, Kunszentmárton-Érpart = Érpart, Debrecen-Szabadságtelep = Szabadságtelep, Hódmezővásárhely-Népkert = Népkert, Polgárdi-Tekerespuszta = Tekerespuszta, Ceglédbercel-Cserő = Cserő;
- a név csonkolása: Belsőkamarpuszta = Belsőkamárás, Csongrádi úti tanyák = Csongrádi út, Kiskunfélegyházi út = Félegyházi út;
- a névelemek összerántása: Abaujszántói fürdő = Abaujszántófürdő, Szombathely-Szőlős = Szombathelyszőlős;
- a névelemek összerántása és csonkolása: Kisterenye-Bányatelep = Kisterenyebánya, Konyári Sóstófürdő = Konyársóstó, Seregélyes-Szőlőhegy = Seregélyeshegy;
- az előtag elhagyása, az utótag előrevetése: Balatonlelle felső = Felsőlelle, Balatonfőkajár felső = Felsőfőkajár;
- új név a korábbi névelemek részbeni felhasználásával: Bélapátfalvi Cementgyár = Bélkő, Székesfehérvár-Repülőtér = Fehérvársóstó;
- új név: Gödöllő-Állami telepek = Főhercegliget, Balatonszéplak felső = Balatonújhely, Tiszafüred-Gyártelep = Tiszaörvény;
- betűszó: Beremendi Cementgyár = BCM.

Nehéz feladat lesz a budapesti repülőtéri vasút állomásnévének megtalálása, mert a Liszt Ferenc Repülőtér név erre a célra használhatatlan, a Budapest-Aeroport meg magyartalan. Lehet, hogy a BUD rövidítés a megoldás vagy egyszerűen a Budapest név és a repülőgépjel.

Meg kell találni a Szeged–Hódmezővásárhely vasútvillamos egyszerű állomásneveit is. Ezek egy része adott a korábban megszűnt megállóhelyek (Baktó, Sártó, Vajhát, Kopáncs, Kishomok) nevének felélesztésével.

A névváltoztatásokat azonban értelmes keretek között kell tartani. Nem lehet cél, hogy Budapest–Déli az eredeti Buda, Budapest–Nyugati az eredeti Pest nevet kapja és Budapest–Keleti neve Budapest névre egyszerűsödjön.

5. ÖSSZEFOGLALÁS

A vasútállomások neve Magyarországon egy viszonylag stabil rendszert alkot. A nevek változtatása az elmúlt évtizedekben a MÁV Zrt. odafigyelésével, megfelelően szabályozott keretek között, a Földrajzinév-bizottság döntésén alapulva történt. Ennek ellenére továbbra is vannak olyan nevek, amelyek megváltoztatása indokolt lenne és történtek az elvekkel ellentétes módosulások is.

A cél csak az lehet, hogy az állomásnév állomány úgy egyszerűsödjön, hogy a nevek zöme változatlan maradjon.

A település- és állomásnévadás elsősorban nyelvészeti, nyelvhasználati és nem politikai kérdés. Jó lenne ehhez tartani magunkat.

FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Perger Imre: Állomáskeresztelő A magyar nyelvi kultúra jelene és jövője I. Szerk.: Balázs Géza MTA Társadalomkutató Központ 2004.347-359. p.
2. Perger Imre: A településnevek és állomásnevek helyzete, gyakorlata, problémái a közlekedésben Közlekedési Közlöny, 1987. 51-52. szám 828-832 p.
3. Perger Imre: A magyar vasút állomásnévadási gyakorlata 1-3. INDÓHÁZ 2017. 4-6. szám.
4. Perger Imre: Minek nevezzelek? A magyar vasútállomások névadási gyakorlata kezdetektől napjainkig III. Országos Vasúttörténeti Konferencia Debrecen, 2017. április 21.



The practice of the naming of Hungarian railway stations

This paper presents the main motivation behind the recent practice of the naming and name changing of Hungarian railway stations, and lists the station names that have been changed recently. It also describes the railway regulations of the naming procedure. Based on the decisions of the Geographical Name Committee, it publishes the modifications in the station names chronologically for the period since the change of regime, including those name change requests that have been rejected. In the case of some names, it also illuminates the background of the new name. The typical changes and their reasons are reviewed, and further ways to find a possible simplification for station names are suggested.



Die Praxis der Namensgabe ungarischer Eisenbahnstationen

Diese Arbeit beschreibt die Hauptmotivationen für die jüngste Praxis der Namensgabe und Namensänderung von ungarischen Bahnhöfen und Bahnstationen und listet die Stationsnamen auf, die kürzlich geändert wurden. Es werden auch die Regelungen für das Verfahren der Namensgabe erläutert. Auf den Entscheidungen des Komitees für geographische Namen basierend, es werden die Änderungen in den Stationsnamen chronologisch für den Zeitraum seit der Änderung des Regimes, einschließlich der Namensgaben, die abgelehnt wurden, veröffentlicht. Bei einigen Namen es wird auch der Hintergrund des neuen Namens erklärt. Die typischen Änderungen und ihre Gründe werden überprüft, und es werden weitere Wege vorgeschlagen, um eine mögliche Vereinfachung für Stationsnamen zu finden.

E számunk lektorai

Dr. Gulyás András ■ Horváth Lajos

Dr. Jankó Domokos ■ Dr. Merétei Tamás