

## Vonatnevek Magyarországon

**1. A szerzőről, a témaválasztás és az adatok forrásának fényében.** A tanulmány célja a magyarországi vonatnévadás bemutatása, kitekintéssel a környező országok gyakorlatára. A szerző nem nyelvész, hanem a nyelvészet iránt érdeklődő közgazdász, aki negyven éven keresztül dolgozott a vasúti személyszállítás irányításában. Munkája során foglalkozott az állomásnevek helyesírási egységesítésével, és kidolgozta az új állomások névadási elveit. Több mint húsz éven keresztül a Földrajzinév-bizottság tagja is volt, így lehetősége adódott a vonatnevekkel összefüggő javaslatok kidolgozására, esetenként a döntésekre is. Ezért sok, mások által nem elérhető információval is rendelkezik, amelyeket meg kíván osztani ebben a tanulmányban. A téma aktualitását az adja, hogy Magyarországon is koncepcióváltás van a vonatok elnevezésében: lezárult egy korszak, amelynek gyakorlata, elvei összesíthetőek, az utókor számára megörökíthetőek.

**1.1. Névvellátott közlekedési eszközök.** A különféle közlekedési eszközök tömeges elterjedésével igény mutatkozott azok megkülönböztetésére. Erre a legegyszerűbb lehetőség az egyedi névvel való ellátás. Jellemző példája ennek a hajózás, amelyben a mai napig teljes körűen fennmaradt ez az elnevezési gyakorlat. A közlekedési eszközök közül először ugyanis a hajók kaptak egyedi nevet. Ezek a kezdetekben jórészt szentek nevei voltak, jelenleg azonban már változatosabb a kép. Jól mutatja ezt, hogy napjainkban a 34 balatoni személyhajó nevének fele (17) településnév, 5-5 személynév, illetve mesehős neve, 2-2 hegy és szent neve, valamint 1-1 női név, víznév és latin jelzős szerkezet (vö. Balatoni hajók).

A kezdetekben a gőzgépek és a mozdonyok is egyedi nevet viseltek. Az angliai gőzgépek a 19. század elején a sebességre (*Rocket*) és a tüzre (*Vulcan*) utaló neveket kaptak. A korai gépek nevét COATES (2016: 2–6) a következő szemantikai kategóriákba sorolta:

- újdonság: *Experiment* 'Kísérlet', *Novelty* 'Újdonság', *Pioneer* 'Úttörő', *Surprise* 'Meglépetés';
- erős állat: *Elephant* 'Elefánt', *Shark* 'Cápa', *Lion* 'Oroszlán', *Eagle* 'Sas';
- erős mitológiai alak: *Vulcan* 'Vulcanus', *Goliath* 'Góliát', *Atlas* 'Atlasz', *Samson* 'Sámson', *Hercules* 'Herkules';
- gyors: *The Flying Scotsman* 'Bolygó skót', *Wildfire* 'Futótűz', *Meteor* 'Meteor', *Arrow* 'Nyíl', *Rocket* 'Rakéta', *Hurricane* 'Hurrikán', *Lightning* 'Villám', *Sirocco* 'Sirokkó', *Swallow* 'Fecske';
- mechanikai elnevezések a hajtóerő, a tűz és a gőz jeleire utalva: *Puffing Billy* 'Pöfögő Billy', *Steam Elephant* 'Gőzelefánt', *Black Diamond* 'Fekete Gyémánt', *Firefly* 'Szentjánosbogár', *Wildfire* 'Futótűz', *Thunderer* 'Mennydörgő (Jupiter egyik állandó jelzője)';
- kiválóságnevek, szabványok, erkölcsi szabályok, királyi jog, nemesség: *Prince Regent* 'koronaherceg', *Lady Mary* 'uaz', *Royal George* 'György király', *Earl of Airlie* 'Airlie grófja';
- katonai erő, vitézség és siker: *Lord Wellington*, *Blücher*;
- a gyártás helye vagy a tervezőmérnök neve; illetve valamilyen csillag: *Polar Star* 'Sarkcsillag', *Bright Star* 'Fényes csillag', *Evening Star* 'Esthajnalcsillag', *Shooting Star* 'Hullócsillag'.

A repülőgépek a kezdetekben szintén egyedi nevet vagy becenevet kaptak, jelenleg viszont a típus és a lajstromszám szolgál a megkülönböztetésükre. Természetesen voltak egyedi néven ismert híres repülőgépek, mint a Hirosimára bombát dobó *Enola Gay*, amelyet a pilóta anyjáról neveztek el, vagy a második világháborúban a Kanadai Királyi Légierő *Chinawattakamapoosekinapee* nevű gépe.

Az űrhajózás is egyedi neveket adott az eszközeinek. A legismertebb amerikai nevek elég vegyes képet mutatnak: *Gemini* 'Ikrek', *Mercury* 'Merkúr', *Apollo* 'Apolló', *Ares* 'Árész', *Artemis* 'Artemisz', *Columbia* 'Kolumbia/Columbia', *Challenger* 'Kihívó', *Discovery* 'Felfedezés', *Atlantis* 'Atlantisz' és *Endeavour* 'Törekvés'. Hasonlóak a szovjet űrhajónevek is: *Восток (Vosztok)* 'Kelet', *Восход (Voszod)* 'Napfelkelte', *Спутник (Szputyik)* 'Útitárs', *Союз (Szojuz)* 'Szövetség', *Буран (Buran)* 'Hóvihar'. Az űrhajók neve a kezdetekben egyedi név volt, később megjelentek az egyforma eszközök sorszámát is tartalmazó nevek is.

**1.2. A vonatok elnevezése a nemzetközi szintéren.** A vonatnevek alkalmazása akkor került előtérbe, amikor a kibővült vasúti közlekedés mellett már nem lehetett minden mozdonyt egyedi névvel ellátni, ezért a mozdonyok különböző típusneveket és sorszámot kaptak. Az így felszabadult nevek alkalmassá váltak egyes kiemelt vonatok névvel történő megkülönböztetésére. A vonatok és a mozdonyok elnevezését sokan összetévesztik; nem véletlenül, mert vonatnévként számos esetben a korábbi mozdonyneveket használták fel.

**1.2.1. Korai angliai vonatnevek.** A leghíresebb angol gőzmozdony neve, a *Flying Scotsman* a London–Edinburgh gyorsvonat megnevezésévé vált (COATES 2016: 9–10). A legrégebbi angol vonatnév a London és Exeter között közlekedő *Flying Dutchman* 'Bolygó hollandi' volt, amely – a közhiedelemmel ellentétben – nem a híres kísértethajóról, hanem egy versenylóról kapta a nevét 1849-ben. (A ló névadója viszont valószínűleg a kísértethajó volt.)

A vonatok Nagy-Britanniában általában az úti célhoz köthető vagy a gyorsaságra és minőségre utaló neveket kaptak, mint *Golden Arrow* 'Arany Nyíl', esetleg olyan sejtelmes nevet, mint a *Talisman* 'Talizmán, Amulett'.

Az egyes vonatok megkülönböztetését a kezdetektől fogva a menetrendben is feltüntetett egyedi vonatszám biztosította. Egy idő után azonban ezen a területen is igény mutatkozott a különleges vonatok kiemelésére. Az első, Magyarországon közlekedő nevesített vonat a *Keleti (Orient) expressz* volt.

**1.2.2. Kiemelt szolgáltatást nyújtó nemzetközi vonatok.** A vonatnevek elterjedését a minőségi szolgáltatást nyújtó nemzetközi vonatok, különösen a TEE-vonatok megjelenése ösztönözte (Trans-Europe Express: 1957–1995 közötti minőségi vonatszolgáltatás Nyugat-Európában). A közlekedtető vasutak megállapodásai alapján kialakított egyedi névrendszerük a későbbi vonatnévadásokat is jelentősen befolyásolta.

A nevek között a következő kategóriákat állapíthatjuk meg (vö. TEE):

- neves tudósok, művészek teljes neve vagy valamely néveleme: *Albert Schweitzer, Friedrich Schiller, Heinrich Heine, Jules Verne; Erasmus, Goethe, Memling, Molière, Prinz Eugen, Rembrandt, Rubens, Van Beethoven;*
- francia tábornokok neve: *Faidherbe, Kléber;*
- szentek és antik istenségek, mitológiai alakok neve: *Aurora, Ambrosiano* 'az Ambrus latin melléknévi alakja' (Szent Ambrusra, Miláno védőszentjére utal), *Bacchus, Cycnus* 'Kükünosz, több mitológiai alak (lat.)', *Gambrinus* 'a sörhöz kötődő kultúrhérosz', *Merkur;*

- ország- és tartománynév (illetve abból képzett melléknév): *Brabant, Bavaria* 'Bajorország (lat. és néhány más nyelv)', *Helvetia* 'Svájc nyugati részének ókori római neve', *Aquitaine* 'Aquitánia (fr.)', *L'Île de France, Ligurie* 'liguriai (fr.)', *Lyonnais* 'lyoni (fr.)', *Rhodanien* 'Rhône megyei (fr.)', *Ticino*;
- városnév: *Mediolanum* 'Milánó (lat.)';
- hegynév: *Mont Cenis*;
- hágónév: *Gottardo*: 'a Szent Gotthárd-hágó neve röviden' (ol.);
- tűzhányó: *Vesuvio* 'Vezúv' (ol.);
- víznév: *Adriatico* 'az Adriai-tenger neve röviden' (ol.), *Lemano* 'a Genfi-tó neve röviden' (ol.);
- építménynév: *Capitole* 'Capitolium', *Colosseum*;
- városi jelkép: *Roland* 'Bréma város jelképe, a frank katonai vezető szobra';
- városi főtér: *Stanislas* 'Place Stanislas a franciaországi Nancyban';
- virágnév: *Blauer Enzian* 'kék encián, tárnics', *Edelweiss* 'havasi gyopár', *Iris* 'írisz';
- drágakövek neve: *Diamant* 'Gyémánt', *Saphir* 'Zafir';
- irodalmi és zeneművek címe, illetve valamely színmű hőse: *L'Oiseau Bleu* 'Kék madár, Maurice Maeterlinck belga író színdarabja'; Wagner operáinak címe: *Parsifal* és *Rheingold* 'Rajna kincse'; *Arbalète* 'számszerij, ill. Tell Vilmos fia';
- természeti jelenségek: *Le Mistral* 'erős, hideg, északnyugati szél';
- különleges jelképek: *L'Étendard* 'Zászló', *L'Étoile du Nord* 'Észak csillaga', *Gayant* 'az óriás, ikonikus körmeneti báb', *Rheinpfeil* 'rajnai nyíl', *Settebello* 'a gyönyörű hét, a szerencsés hét'.

**1.2.3. Nemzetközi EuroCity vonatok.** A Trans-Europe Express vonatokat 1987-től fokozatosan felváltó, a már Kelet-Európa egyes országaira is kiterjesztett EC-vonatok közlekedése – hasonló elnevezési gyakorlat alkalmazásával – jelentősen bővítette a névállományt.

Legendás volt a Bécs és Róma között közlekedő két vonat neve: *Romulus* és *Remus*.

A vonatokat közlekedtető vasutak egyetértésével névadóvá váltak a következő kategóriák (vö. EuroCity):

- festőművészek: *Leonardo da Vinci, Michelangelo, Picasso, Rembrandt*;
- tudósok: *Alfred Nobel, Gustav Eiffel*;
- történelmi személyiségek: *Maria Theresia* 'Mária Terézia', *Prinz Eugen* '[Savoyai] Jenő herceg';
- zeneszerzők: *Chopin, Haydn, Mozart, Smetana*;
- épületek: *Belvedere, Sanssouci, Wawel*;
- táncok: *Polonez* 'polonéz', *Wiener Walzer* 'bécsi keringő';
- latin város- és országnevek: *Berolina* 'Berlin', *Bohemia* 'Csehország', *Hungaria* 'Magyarország', *Polonia* 'Lengyelország', *Pannonia* 'uaz', *Vindobona* 'Bécs'.

A kezdeti névadási gyakorlat általában a vonat útvonalának valamelyik végpontjához kötötte az elnevezést, de akadtak semleges, bárhol felhasználható nevek is.

**1.3. A közlekedő vonatok azonosítása.** Az egyes vonatok azonosítására sokféle lehetőség van; ezek közül gyakran mást alkalmaz a vasút, és más alapján tájékozik az utas. A vonat egyértelmű meghatározásának legfontosabb ismérvei: a vonat vasúti azonosítása (vonatszám, vonatnév, viszonylatszám); közlekedési időpont (év, nap, hónap, indulási idő, érkezési idő); útvonal (viszonylat; kiindulási, cél-, közbülső és átszállási állomás); szolgáltatási minőség (vonatnem,

kocsiosztály); többletszolgáltatás (háló-, fekvőhelyes, büfé-, étkezőkocsi; kerékpár-szállítás); helybiztosítási rendszer (kötelező, fakultatív); felár (helyjegy, pótjegy, hely- és pótjegy, pótdíj). A közbeszédben a célállomás a vonat elsődleges azonosítási jellemzője, de (főleg az érkező vonat esetében) lehet a kiindulási állomás is. Ez azonban tévesztési lehetőséget is rejt magában. Vajon a győri vasútállomáson feltett kérdés – „Ez a soproni IC?” – a Sopronból érkező vagy az oda induló vonatra vonatkozik-e? Emiatt általában több adat szükséges a vonat egyértelmű azonosításához.

A vasúti szolgáltatás minőségi paramétereinek eltérését a vonatnemek jelezhetik. Alapvetően három vagy négy vonatnemről beszélhetünk, amelyeket a lassú, gyors, gyorsabb és kényelmesebb, nagyon gyors és nagyon kényelmes besorolással különíthetünk el. Ezeket az egyes vasutak különféle kereskedelmi megjelöléssel látják el, amelyek országonként is eltérőek lehetnek, és mást is jelenthetnek. A legegyszerűbb alapszolgáltatást, a legkisebb kényelmet és leglassabb eljutást nyújtó, rövidebb távra közlekedő, általában minden állomáson és megállóhelyen megálló kategória a személyvonat. Ennek a kategóriának a minimális szolgáltatását a személy- és teherkocsikat is továbbító vegyesvonat, illetőleg a tehervonat személyszállítással elnevezésű vonat jelentette; a normál személyvonat ennek a kategóriának már egy viszonylag konszolidált szolgáltatása volt, a legmagasabb szolgáltatást pedig a zónázó és az EuRegio vonat nyújtotta.

Az utazás magasabb szintjét a hosszabb útvonalon közlekedő, csak a nagyobb településeken megálló gyorsított személyvonat és sebesvonat, egy ideig az InterPici, napjainkban az InterRegio, illetve a csomópontokat kiszolgáló, magasabb kényelmet adó, nagyobb utazási sebességet elérő, a legtöbbször büfé- vagy bisztrókocsi-szolgáltatást is nyújtó gyorsvonat jelentette. Ezek a vonatokon a vasút sebesvonati, illetve gyorsvonati pótdíj megfizetését is előírhatta.

A kiemelt forgalmú nagyvárosok igényes utasai számára a vasutak kisszámú, magas komfortfokozatú, kényelmesebb kocsikból összeállított, étkezőkocsis, többletszolgáltatást nyújtó vonatokat is közlekedtetett, amelyeket sajátos vonatnemként jelölt (luxusvonat, expresszvonat, IC-vonat). Az ilyen vonatokon még magasabb pótdíjat szedtek be, korlátozták a kedvezmények felhasználását, és rendszerint előírták az előzetes helybiztosítási kötelezettséget is.

A kiemelt szolgáltatás hangsúlyozására a vonat egyedi nevet is kapott. Az elmúlt évek alatt Magyarországon is rengeteg marketing célú vonatnem született, amelyek hosszabb-rövidebb ideig éltek, és egymás hatását is kiolthatták. Az új szolgáltatásoknak magyar helyett divatos idegen elnevezést adnak (*InterCity*, *EuroCity*, *EuroNight*, *Interexpressz*, *InterCityRapid*, *Railjet*, *Railjet xpress*, *RegioJet*). A vonatnemek közötti eligazodást megnehezíti, hogy az egyes országokban más jelentése lehet ugyanannak a betűkapcsolatnak. Belgiumban az *IC* egyszerű városközi vonatot jelent, míg nálunk az elérhető legmagasabb szintű szolgáltatást. Az expressz- vagy az InterRegio vonat szolgáltatása is országonként eltérő.

**2. A magyarországi vonatok névadási gyakorlatának korábbi nyelvi vizsgálata.** A kérdéskör tanulmányozásával, elemzésével kevesen foglalkoztak, a vasúti névadás folyamatát, mozgatórugóit nem dokumentálták, az csak az egyes menetrendek tanulmányozásával követhető nyomon.

1995-ben a miskolci névtudományi konferencián GODA JUDIT rövid előadásában az 1995–1996. évi vasúti menetrendben szereplő 23 intercity, 3 expresszvonat, valamint 53, a MÁV vonalain közlekedő nemzetközi vonat nevét elemezte, és a következőt állapította meg: „A neveket pedig többnyire földrajzi nevek, illetve személynevek alapján adták. Ezeket a földrajzi neveken belül megkülönböztethetünk tájegység, megye, város, hegy, valamint folyó nevének mintájára létrehozott neveket, a személynév alapján létrejött kifejezéseket pedig zeneszerzők, írók, híres

történelmi alakok nevei szerint csoportosíthatjuk. A MÁV vonalain közlekedő nemzetközi vonatok elnevezéseinél emellett igen gyakori a latin megfelelő” (GODA 1997: 611). A szerző a mondanivalóját így foglalta össze: „Összegzésül megállapíthatjuk, hogy a belföldi vonatokat többnyire az útvonalnak megfelelő földrajzi név (megye, tájegység, folyó, hely, hegycsúcs) alapján nevezik el. Gyakran személynév segít a névadásban. Az egységesítő szándék megnyilvánulása lehet, hogy egyre gyakoribb a térség közös múltjára utaló latin névadás” (GODA 1997: 614). A rövid munkában egy elírás (*Partium* helyett *Perium* vonatnév) is szerepel. GODA megállapításai az azóta eltelt évek névadásaira is érvényesek.

A 2005. évi Vasúti nagylexikon – a teljességre való törekvés nélkül – szintén adott összefoglalást a vonatnevekről. A *névvel ellátott belföldi vonatok Magyarországon* címszó (URBÁN szerk. 2005) a következőt írja: „A magyar vonatok névadási gyakorlata szerint a vonat útvonalához kötődő magyar vagy idegen (leginkább latin) névvel különböztetik meg a kiemelkedő szolgáltatást nyújtó vonatokat. A legutóbbi időig a belföldi vonatok nem kaphatták meg hajdan élt személy nevét”. A besorolás szerint a magyar név lehet földrajzi név (megyénév, tájegység neve, hegynév, víznév, település neve), köznév (virágnév, természeti jelenség neve, építménynév, népcsoport neve), személynév, reklám jellegű intézmény- vagy terméknév. Az idegen név lehet földrajzi név (megyénév, tájegység neve, hegynév, víznév, település neve), építmény neve, személynév, reklám jellegű intézmény- vagy terméknév.

Ugyanitt a *névvel ellátott nemzetközi vonatok Magyarországon* címszó alatt (URBÁN szerk. 2005) írják: „a nemzetközi vonatok névadási gyakorlata szerint a vonat útvonalához kötődő magyar vagy idegen (leginkább latin) névvel különböztetik meg a jelentősebb vonatokat. A bevett szokás szerint a névadásnál a földrajzi nevek és a híres emberek neve szerepel leggyakrabban. Vannak viszonylathoz kötődő állandó nevek és vannak olyan semlegesnek tekinthető nevek, amelyek néhány évnvi pihentetés után más relációban bukkannak fel.” A névadásban a magyar név lehet földrajzi név (hegynév, víznév, település neve), köznév, személynév, építmény neve, reklám jellegű intézmény- vagy terméknév. Az idegen név lehet földrajzi név (országnev, országrész neve, tájegység neve, hegynév, víznév, település neve), köznév, személynév, építmény neve, reklám jellegű intézmény- vagy terméknév. A szócikk megjegyzi, hogy „az egyes nyelvek eltérő helyesírása miatt előfordulhat, hogy az adott vonat nevét más-más módon írják”.

Ezen túlmenően az ELLÁTOTT UTAS álnév alatt publikáló szerző a Hova megy ez a vonat? blogon foglalkozott élvezetes stílusban megírt cikkében a vonatok nevével és a névadás szempontjaival. Ízelítőnek néhány gondolat: „A Berlin–Malmö közötti éjszakai vonat – pár évig – *Nils Holgersson* nevét viselte. A DB hálózatán is volt *Konsul* és *Diplomat* nevű IC. A vesztfáliai béke, amelynek szintén szenteltek a németek egy vonatot, illetve a lengyeleknél a néphagyomány és a karnevál határmezsgyéjén mozgó *Lajkonik*. Már nem is járunk messze az olyan »kulturális vívmányoktól«, mint a *Csárdás* és a *Polonez*, és persze a *Wiener Walzer*” (ELLÁTOTT UTAS 2012b). A szponzorált vonatokról is megfelelően szól: „A legvégére pedig azok a nevek maradtak, melyeket kizárólag csak azért viselhetett vonat, mert a tulajdonosok eleget fizettek érte. Egy-egy »szimpla« márkanév, mint a ZSSK-nál a *Gorenje* vagy az *Aspirin*, a szlovénoknál a *McDonald's*, illetve nálunk a *TVK*, a *Traub*, az *Axa/Uniq* meg a *Westel* (noha az a MÁV-nak is megérte, mert az első rádiótelefon-hálózat kiépítéséért cserébe adta a 450 Hz-es szolgáltató nevét egy vonatnak) még talán el lehet viselni” (ELLÁTOTT UTAS 2012b).

**3. A magyar vonatnévadás története.** A vonatnévadás Magyarországon 140 éves múltat tekinthet vissza. A névvel ellátott első vonat a Párizsból Isztambulba 1883. június 5-én elindult

*Orient expressz* volt. Az egész Európában alkalmazott *Orient* név az akkori magyar nyelvhasználati szokásoknak megfelelően az 1893. évi menetrendben magyarra fordítva, *Keleti expressz* néven szerepel. 1897-ben a Keleti expressz mellett új viszonylatként megjelent az *Ostende expressz* is.

**3.1. Vonatnevek a kezdetekben.** Az első vonatneveket hosszú ideig nem követték újabbak. Az 1938. évi menetrendben is csak két nemzetközi vonat, az *Orient expressz* és az *Arlberg–Orient expressz* nevét találjuk. Majd 1944-ben a belföldi forgalomban megjelent a *Székely gyorsmotorvonat* (sic!) *különleges díjszabással* megjelölés a Szeretfalva–Déda vasútvonalon át Sepsiszentgyörgyig közlekedő vonat nevéként.

A nemzetközi forgalomban az 1959–1960. évi menetrendben *Arlberg–Orient/Orient–Arlberg, Budapest–Wien/Wien–Budapest, Balt–Orient/Orient–Balt, Orient* és *Pannonia* vonatneveket láthatunk, belföldön pedig feltűnnek a *Badacsony, Balaton, Borsod, Helikon* és *Sió* expressz-vonatnevek.

Az 1965–1966. évi menetrendben a *Budapest, Hungaria, Metropol, Orient, Pannonia, Polonia, Saxonia, Wiener Walzer, Balt–Orient, Nord–Orient, Balaton–Jadran* és *Budapest–Wien*, illetve a *Borsod, Hajdú, Helikon, Lillafüred, Sió* és *Szabolcs* nevek szerepelnek.

A fenti példák alapján megállapítható, hogy a vonatok kezdeti névadását az esetlegesség jellemezte, egységes koncepcióról nem beszélhetünk. Az egyedi vonatnév nemzetközi forgalomban a vonat egyértelmű meghatározását biztosította, belföldön pedig ezen felül a gyorsabb közlekedés és a kiemelt minőségű szolgáltatás jelzéseként szolgált.

**3.2. Vonatnevek a belföldi expresszvonatok, majd az IC-vonatok forgalomba állását követően.** A hatvanas évek végétől a belföldi expresszvonatok, majd a 90-es évek elejétől az InterCity vonatok fokozatos forgalomba állításával jött el a nevesített vonatok igazi korszaka hazánkban.

A Budapestet a fővonalon fekvő megyeszékhelyekkel összekötő, kezdetben reggel és este közlekedő, kötelező helybiztosításos vonatpárok gyorsabb eljutást, a vasút általános szolgáltatásaival ellentétben kimagasló kényelmet nyújtottak, és csak a megyeszékhelyeken álltak meg. A vonat névadója rendszerint az érintett megye vagy a vonat útvonalán érintett tájegység. folyó, hegy neve volt.

Ahogy lépésről lépésre bővült a vonatok száma, úgy bővült a névállomány is. A vonatnév megválasztása ötletszerű volt, de a kapcsolódás a közlekedési viszonylathoz rendszerint fellelhető. A vonatneveket általában a menetrendszerkesztők adták, de esetenként a magasabb vasúti vezetők, területi vasútigazgatók, helyi politikusok is beleszóltak a névadásba. Volt, ahol a megyei pártbizottság, később a polgármester vagy az egyes pártok vezetői, sőt a megyéspüspökök is megszólalt valamilyen név érdekében vagy ellen.

A nemzetközi vonatok nevét a nemzetközi menetrendi értekezleteken hosszas viták, egyeztetések, kompromisszumok alapján döntötték el, és jegyzőkönyvbe vették az írásmódot is, amelyet aztán az egyes vasutak vagy megfogadtak, vagy nem. Itt figyelembe kellett venni az egyes országok érdekeit, érdeklentéit, történelmi sérelmeit, az aktuálpolitikát, valamint a helyesírási és kiejtési kérdéseket is.

Érdekes példa a magyar és a lengyel vasút által újra bevezetésre tervezett *Bem* vonatnév cseh részről történő elutasításának egykori indoka: Prágában a választásokon egy *Böhm* nevű polgármesterjelölt indul, nem lenne célszerű egy vonatnévvel támogatni.

A nemzetközi vonatok elnevezésére a legegyszerűbb és legkönnyebb megoldás a latin nevek vagy a közismert művészek, közös uralkodók nevének elfogadása volt. A politikusok részéről

azonban sok, a történelmi múlttal összefüggő ellenérv merülhetett fel, amelyeket a szakembereknek figyelembe kellett venniük.

**3.3. A jó vonatnév ismérvei.** A mindenkinek tetsző vonatnév kiválasztása mindig nehéz feladat volt, mivel nincs egyértelműen meghatározva, hogy milyennek kell lennie a vonatnévnek. Ezért összegyűjtöttem azokat az ismérveket, amelyek álláspontom szerint a meghatározóak lehetnek a névadásnál. A jó vonatnév

- utal a közlekedési viszonylatra;
- egyedi;
- nem keverhető össze más hasonló névvel;
- egyszerű, könnyen megjegyezhető;
- közismert;
- lehetőleg rövid, egyszavas;
- egyértelmű helyesírású;
- könnyen kiejthető;
- kellemes érzéseket kelt.

Ennyi szempont egyidejű betartása csak a legnagyobb odafigyeléssel biztosítható, ezért sokszor kompromisszumos vagy kevésbé szerencsés megoldások születtek.

**4. A belföldi vonatnévadás névválasztási gyakorlata és névkincse.** Az elmúlt 60 év magyar menetrendjeinek tételes, a korábbiak szűrőpróbaszerű átnézése alapján (l. a Felhasznált források alatt) a belföldi vonatok körében 180 vonatnevet találtam. A nevek lehettek önmagukban állók vagy valamilyen kiegészítéssel (*expressz*, *InterCity*, *InterCity Rapid*) bővítettek. Ez a tekintélyes mennyiségű név 11 főcsoportra és 42 alcsoportra tagolható.

**4.1. A belföldi vonatnevek a kezdetektől 2023-ig.** A vonatok névadásának legkedveltebb formája valamilyen földrajzi név felhasználása volt, 87 esetszámmal. A földrajzi nevet tartalmazó vonatnevek megoszlása:

- 19 magyar víznév: *Balaton*, *Bodrog*, *Dráva*, *Ikva*, *Kapos*, *Körös*, *Kraszna*, *Latorca*, *Lesence*, *Maros*, *Répcse*, *Sajó*, *Sió*, *Sugovica*, *Szalajka*, *Szinva*, *Takta*, *Tisza-tó*, *Ung*.
- 15 magyar hegy- és hegységneve: *Avas*, *Badacsony*, *Bakony*, *Gerecse*, *Karancs*, *Írottkő*, *Mátra*, *Mecsek*, *Misina*, *Tanúhegy*, *Tanúhegyek*, *Tenkes*, *Tettye*,  *Tubes*, *Zengő*. A *Tanúhegy* és a *Tanúhegyek* névváltozat magyarázata az eltérő célállomás. A keszthelyi vonat csak a Ság mellett halad el, míg a balatonfüredi érintette a Badacsonyt (Szent György-hegyet) is.
- 14 megyenév: *Abauj*, *Baranya*, *Békés*, *Bereg*, *Borsod*, *Csanád*, *Csongrád*, *Hajdú*, *Somogy*, *Szabolcs*, *Szolnok*, *Torontál*, *Zala*, *Zemplén*.
- 14 magyar tájegység neve: *Alföld*, *Alpokalja*, *Bugac*, *Füzér*, *Gemenc*, *Göcsej*, *Hetés*, *Hortobágy*, *Órség*, *Nagyberek*, *Nyírség*, *Rétköz*, *Viharsarok*, *Zselic*.
- 8 magyarországi településrésznév: *Aranypart*, *Brennberg*, *Ezüstpart*, *Hámor*, *Lillafüred*, *Lóvér*, *Sóstó*, *Szépasszonyvölgy*.
- 5 előtag nélküli magyar településnév: *Csaba*, *Fenyves*, *Füred*, *Kanizsa*, *Várda*.
- 5 magyar város történelmi latin neve: *Agria*, *Arrabona*, *Savaria*, *Scarbantia*, *Sopianae*.
- 5 magyar település teljes neve: *Pusztaszer*, *Szeged*, *Szolnok*, *Tihany*, *Tokaj*; ezek közül a vasútállomással is rendelkezők rossz választásnak minősíthetők.

– 1 vonatnév két tájegység nevének összekapcsolásával (*Bakony–Őrség*), amelynek érdekessége, hogy a nevet viselő vonat Szombathelyre közlekedett, így az Őrség közelébe sem jutott.

– 1 latin országrésznev: *Pannonia*.

A második leggyakoribb típus a személynévi volt 22 előfordulással. Ebbe a csoportba sorolható:

– 10 magyar vezetéknév: *Batsányi, Dobó, Festetics, Feszty, Gárdonyi, Kodály, Móra, Tömörkény, Rippl-Rónai, Zsolnay*;

– 6 teljes magyar személynév: *Baross Gábor, Dankó Pista, Deák Ferenc, Kresz Géza, Liszt Ferenc, Széchenyi István*;

– 3 magyar kötődésű szent neve: *Szent Gellért, Szent István, Szent Márton*;

– 2 istennév (vagyis egy név két, itt külön számolandó változata): *Isis, Ízisz*;

– 1 latin egyénnév: *Claudius*.

Különleges elnevezés a 2 népmesei név: *Hétmérőföldes* és *Kengyelfutó*; valamint az ezekhez hasonló, indiános ihletésű, kitalált *Hosszú Lépés* név.

Kiegészítő szerepkörű a 12, vasúti közlekedéssel kapcsolatos név:

– 5 a szolgáltatás jellegére utal: *Csabai Tekergő, Élményvonat, Szabolcsi Tekergő Televonat, Tekergő*.

– 2 a vonat közlekedési időszakára vonatkozik: *Advent, Bagolyvonat*.

– 2 a vonattípust és a célállomást mutatja meg: *Keszthelyi FLIRT, Siófoki FLIRT*. A *FLIRT* (< *Flinker Leichter Intercity- und Regional-Triebzug*) mozaikszó a svájci Stadler gyár motorvonatának típusneve.

Egyéni és formabontó elnevezések:

– a közlekedés helyére és viszonylatára, a nyíllal az irányára is utaló: *Déli→parti, Déli←parti*;

– a vonattípust és a közlekedési időszakot is mutató: *Esti csók*; pajkosan utal a Stadler gyár *KISS* nevű (< *Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn-Zug*) emeletes motorvonatából kiállított vonatszerelvényre.

Nem illik a hagyományos elnevezések közé a reklám- vagy szponzorálási céllal adott 10 intézmény- és rendezvénynév. Ezek közül 4 magyar (*PTE* 'Pécsi Tudományegyetem', *Sopronbank, Soproni Közgáz, TVK* 'Tiszai Vegyi Kombinát'), 4 idegen intézménynév a GYSEV egymást váltó 3 bankjának, illetve a MÁV telefonszolgáltatójának a neve (*Axa, Magnet Bank, Uniqua, Westel*), 2 pedig magyar rendezvény neve (*Sziget, Volt Fesztivál*).

Turisztikai jelentőségű a 4 építménynév (*Helikon, Iseum, Minaret, Tűztorony*).

Sajátságos a 6 termék- és márkanév, amelyből 5 magyar (*Bikavér, Kékfrankos, Leányka, Paprika, Soproni Ászok*), egy idegen eredetű terméknév (*Traubi*).

Jelentős szerepet játszott a névadásban a 20 állat- és növénynév, amelyek közül a többség a kör-IC-k azonosítását szolgálta. Ezek:

– 8 virágnév: *Ciklámen, Dália, Jázmin, Kamilla, Levendula, Rózsa, Tulipán, Viola*;

– 7 madárnév: *Fecske, Holló, Jégmadár, Kócsag, Rigó, Páva, Vércse*;

– 3 rovarnév: *Katica, Tiszavirág, Vízipók*;

– 1 magyar lófajta: *Nóniusz*;

– 1 halnév: *Kárász* (esetleg lehet a szegedi bevásárlóutca neve is).

Színesíti a névanyagot a 8 természeti jelenség vagy adottság neve: 5 természeti jelenség (*Aranyhíd, Délibáb, Kék Hullám, Napfény, Napfürdő*), 3 természeti adottság (*Aranyhomok, Panoráma, Tópart*).



7 közszó máshová nem csoportosítható: 2 a Debrecen, illetve Kecskemét városához köthető különleges név (*Civis, Hírös*), 2 a vonat jellemző egyetemista utasaira utaló idegen közszó (*Campus, Talentum*), 1-1 népcsoport (*Székely*) és ékszeralapanyag vagy a borostyánkőút neve (*Borostyánkő*), illetve a Balatonhoz köthető név (*Vitorlás*).

A névsort 2, máshova nem sorolható **egyéb név** zárja: az Eger városához köthető irodalmi mű címe (*Egri csillagok*) és Győr történelmi jelképe (*Vaskakas*).

**4.2. Vonatcsoportok elnevezése.** A balatoni szolgáltatások bővítéseként a déli parton két-órás ütemben Nagykanizsára közlekedő vonatokat a *Tópart*, a Keszthelyre menőket pedig a *Balaton* névvel jelölték. Ugyanakkor az északi partot kiszolgáló füredi vonatokat a *Katica*, a tapolcaiak a *Kék Hullám*, a kerékpárosoknak ajánlott vonatokat pedig a *Tekergő* nevet kapták. Ezzel elkezdődött az önálló IC-nevek fokozatos felszámolása. A vonatok egyedi nevét felváltotta a vonalcsoportha, útvonalra jellemző név adása. Ezt a gyakorlatot Németország indította el a minőségi vonatok (ICE, EC, IC) térhódításával, amikor már csaknem ezer egyedi vonattal bajlódtak, és a történelmi, irodalmi és művészeti lexikonok névállománya is elfogyott. Természetesen a vonatcsoportnévvel azonosított vonatoknak azonos szolgáltatást (útvonal, vonat-összeállítás, megállási hely) kellene biztosítaniuk. Ez nálunk nincs megoldva: például a *Civis* néven indított IR-vonatok<sup>1</sup> célállomása Debrecen, Nyíregyháza és Záhony is lehet, az azonos vonat-összeállításról pedig jobb, ha nem beszélünk. Természetesen ez a névadási forma nem ördög-től való. Saját emlékeim vannak arról, amikor az éveken át egyedüli esti *Göcsej* expressz mellé újabb zalaegerszegi expresszvonat került, egyes utasok az új vonat neve helyett „a reggeli Göcsej vonat”-ra kérték a helyjegyüket.

**1. táblázat:** A belföldi vonatnevek kategóriáinak áttekintése

	A belföldi vonatnevek főcsoportjai	Arány (%)
– 180 belföldi vonattal – 11 főcsoport – 42 alcsoport	87 földrajzi név	48,33
	22 személynév	12,22
	20 állat- és növénynév	11,11
	11 közlekedési név	6,11
	10 intézmény- és rendezvénynév	5,56
	8 természeti jelenség, adottság	4,44
	7 közszó	3,89
	6 terméknev	3,33
	4 építménynév	2,22
	3 népmesei ihletésű név	1,67
	2 egyéb név	1,11

**4.3. A közforgalmú menetrendben nem szereplő vonatok elnevezése.** Néhányszor a különvonatok is kaphatnak egyedi nevet, egyes vonatoknak pedig az utasok adtak becenevet.

<sup>1</sup> InterRégió, a korábbi gyors- vagy sebesvonatnak megfelelő szolgáltatást nyújtó eljutási lehetőség.

Ezek az eseti nevek nem képezték a vonatnevekkel kapcsolatos vizsgálat részét, de a témakörhöz tartozó érdekességként érdemes foglalkozni velük.

**4.3.1. Különvonatok neve.** A MÁV Nosztalgia, napjainkban a MÁV Rail Tours legendás zárandokvonata volt a *Csíksomlyó expressz* és a *Székely gyors*, a puchbergi *Élményvonat*, a dévai *Drakula expressz*, a gödöllői *Gyertyafény expressz*, a *Semmering expressz* és a *PIVO expressz*. Békéscsabáról Fonyódra balatoni vonatként közlekedett a *Strandfürdő*. A Misszió Tours zárandokvonata a *Mátraverebély-Szentkúti zárandokvonat*, a *Misszió zárandokvonat – Csíksomlyó*, a *Boldogasszony zárandokvonat* és a *Fekete Madonna zárandokvonat*. A balatonfenyvesi kisvasúton *Hubertus* néven vadász- és vadleső vonatok indultak. A Vasutazz Velünk mozgalom különféle tematikus vasúti utazásokat szervez különleges vonatnevek alkalmazásával: *Krisztierna Expressz*, *Zsuzsanna Expressz*, *Őrizem a szemedet Ady Expressz*, *Tátrai Futár Expressz*, *Admiral Rijeka Expressz*, *Admirális–FIUME Expressz*, *Herkules Expressz*, *Albert Expressz*, *Madách Expressz*, *Inzellér Expressz*. Nem szabad elfelejtenünk az IBUSZ, Expressz és más utazási irodák által a hajdani Szovjetunióba szervezett *Barátság* vonatokról sem.

**4.3.2. Az utasok által adott vonatnevek.** Nem hivatalos, csak az utasok által adott és az egymás közötti kommunikációban használt vonatnevek is léteznek. Ilyen volt

- a balatoni gyorsmotorvonat, az *Argentín*, amely a dél-amerikai országba szánt, de a háború miatt exportból visszamaradt, ezüstsínű motorvonatról kapta a becenevét;
- a balassagyarmati sebesvonat, a *Palóc expressz*;
- a Ceglédre Vácra a Nyugati pályaudvar elkerülésével közlekedő, elsősorban a MÁV Landler Jenő (Istvántelki) és Dunakeszi Járműjavító dolgozóit szállító munkásvonat, a *Csörgő*, amely az utasai kellemes időtöltését biztosító sok boros- és pálinkásüvegről kapta a nevét;
- a nagyállomások vasutasainak szolgálati utazásait lebonyolító *Prolí* vagy *Proletár*;
- a Budapestről Csapra közlekedő, sok árut szállító gyorsvonat, a *Peresztrojka*;
- valamint a Záhony és Csap közötti kishatárforgalmú vonat, amely a jó kereskedelmi érzékű (mindkét irányban minden szükséges terméket nagy szakértelemmel, megrendelésre szállító) kárpátaljai vasutasfalú, Dobrony lakói után a *Dobronyi* nevet kapta.

**4.3.3. A kormányzati különvonatok neve.** Külön fejezetbe tartozó vonatnév a hajdani kormányzati vonatok neve. Ez a név a vonatot és annak szerelvényét is jelentette. Horthy Miklós gőzvontatású különvonata az igényeknek megfelelő kocsiból összeállított *Turán* volt. A kormányzó által használt motorvonat neve *Lél* volt. Az ötvenes évek kormányzati motorvonata *Hargita* néven volt ismert, a legutolsó időszak kormányzati vonata pedig az *Ezüst Nyíl* vagy a *Kádár-vonat* nevet viselte. A kormányzati vonatokkal kapcsolatos vasúti belső kommunikációban ezeket a megnevezéseket használták a vasutasok.

**4.4. Vonatnevek mennyisége két dunántúli és két alföldi fővonalon.** A vonatnevek tartósságára és változatosságára nézve érdemes áttekinteni a soproni és a szombathelyi, illetve a miskolci és a szegedi vasútvonalon alkalmazott neveket. A két dunántúli vonalon látható túlkínálat volt a nevekből.

A Sopronba közlekedő, névvel ellátott 7 pár vonat az évek során 17 nevet viselt. A szombathelyi 8 vonatként ugyanakkor csak 15 nevet használt el. A nevek megváltoztatását különféle üzleti vagy politikai elképzelések, évfordulók motiválták.

A miskolci vonatok közül a kör-IC (Budapest–Keleti–Miskolc–Nyíregyháza–Debrecen–Budapest–Nyugati és vissza) vonat stabil névanyaggal rendelkezett, végig ugyanaz a 11 név szerepelt a menetrendben. A Keletiből Miskolc felé induló 5 vonat virágnevet, a Nyugatiból Debrecen irányába induló 6 vonat madárnevet kapott. Ez a megkülönböztetés egyértelművé tette a vonat útvonalát, megkönnyítve az utasok tájékozódását. A 11 pár további miskolci vonatok ugyanakkor 19 neve volt. Itt a változtatást elsősorban a vonatok célállomásának megváltozása, illetve a nemzetközi vonatok belföldi forgalomban történő felhasználása indokolta. A 16 pár szegedi vonathoz összesen 20 nevet használtak fel.

Milyen következtetés vonható le ebből? Talán, részben legalábbis az, hogy a hegyes-dombos vidékeken könnyebb új nevet találni, mint a földrajzi nevekben szegény síkságon, ezért egyszerűbb a névcseré.

**5. A Magyarországon közlekedő nemzetközi vonatok névadási gyakorlata.** Az egyes menetrendi években általában 50–55, névvel ellátott nemzetközi vonat közlekedett a magyar vasút vonalain. Ezek megnevezésére 121 vonatnevet használtak fel. A magyar nemzetközi forgalom vonatnevei 6 főcsoportra és 23 alcsoportra oszthatók.

A névadás legkedveltebb formája a földrajzi név, 72 előfordulással:

- 13 latin településnév: *Agram, Aquincum, Arrabona, Bononia, Claudiopolis, Corona, Cracovia, Gerulata, Istropolitan, Serdica, Sopianae, Varadeum, Varsovia*; ez utastájékoztatási szempontból a legjobb megoldásnak minősíthető.
- 8 külföldi településnév: *Albena, Beograd, Gradec, Mamaia, Neszebar, Ostende, Varna, Venezia*; ezek a hazai és a külföldi utas számára sem okoznak gondot a jegyváltásnál és a tájékozódásnál.
- 8 külföldi víznév: *Adria, Alutus, Danubius, Ister, Jadran, Kvarner, Sirava, Zürichsee*; ezek használatát jó tájékoztatási pontnak értékelhetjük.
- 7 latin ország-, illetve területnév: *Dacia, Hellas, Hungaria, Moravia, Polonia, Transilvania, Saxonía*; ezek szerepeltetése szerencsés megoldás.
- 6 külföldi hegynév: *Avala, Kalnik, Karpaty, Porta Bohemica, Urpin, Vitosa*; ezek sem okoztak nyelvi nehézséget.
- 6 tájegység latin neve: *Adriatica, Balkan, Istria, Transadria, Transbalkan, Transdanubium*; ezek kiváló tájékoztatást nyújtanak.
- 5 országrész latin neve: *Attika, Muntenia, Pannonia, Partium, Trakia*; ezek minden elvárásnak megfelelő vonatnevek voltak.
- 11 magyar víznév: *Béga, Dráva, Hernád, Körös, Latorca, Maros, Mura, Rába, Szamos, Tisza, Vág*; ez népszerű, de az egyes országok eltérő írásmódja miatt a nemzetközi forgalomban kerülendő megoldásnak minősíthető.
- 4 magyar megyenév: *Bihar, Fogaras, Máramaros, Zaránd*; ez az eltérő román írásmód és kiejtés miatt nem mondható szerencsés választásnak.
- 3 magyar hegynév: *Hargita, Milic, Salgó*; ez még elfogadható.
- 1 magyar település teljes neve: *Budapest*; a moszkvai vonat viselte, és csak a szovjet utasnak nyújtott támpontot, a magyarnak nem. Általános megoldás volt a szovjet vasutaknál, hogy a szocialista országok fővárosát Moszkvával összekötő „birodalmi vonatok” egyike rendre az adott főváros nevét viselte (*Praha, București, Sofia*).

A személynév a második legnépszerűbb névcsoport a nemzetközi vonatoknál, 25 előfordulással:

- 6 latin név: *Comenius, Corvin, Corvinus, Ovidius, Mathias Corvinus, Traianus*;

- 4 idegen vezeték-, illetve keresztnév: *Bem, Goldoni, Puskin; Rastislav*;
- 3 teljes idegen név: *Galileo Galilei, Ivo Andrić, Jaroslav Hašek*;
- 6 magyar vezetéknev: *Báthory, Hunyadi, Lehár, Rákóczi, Semmelweis, Rippl-Rónai*;
- 6 teljes magyar név: *Ady Endre, Bartók Béla/Bela Bartók, Bem József,<sup>2</sup> Jeszenszky János / Jan Jesenius, Kálmán Imre, Liszt Ferenc/Franz Liszt*.

A kezdeti időkben előszeretettel használt, közlekedési viszonylatot jelző név (*Arlberg–Orient, Balaton–Jadran, Balt–Orient, Berlin–Beograd, Donau – Spree Kurier, Istambul–Skopje, Nord–Orient, Nord–Süd, Wien–Budapest*) 9 esetszámmal jelentkezik, de napjainkra visszaszorult. Az ebbe az alcsoportba tartozó neveket sokszor a közlekedési iránynak megfelelően alkalmazták (*Balt–Orient/Orient–Balt, Nord–Süd/Süd–Nord*), máskor csak az egyik irány adta a vonatnevet (*Balt–Orient, Nord–Süd*).

Volt emellett 12 név, amelynek közszó az alapja:

- 10 idegen közszó vagy kifejezés: *Amicus, Corvina, Favorit, Gondoliere, Meridian, Metropol, Metropolitan, Orient, Slovan, Wiener Walzer*; ez a megoldás megfelelően gazdagítja a névrendszert, annak ellenére, hogy a közszavak jelentését az utasok többsége nem ismeri.
- A világszerte ismert magyar tánc neve (*Csárdás*) ékezetes írásmóddal szerepel a külföldi menetrendekben is.
- A kezdeti időkre emlékeztető különleges név (*Keleti expressz*) unikum a névadási rendszerben.

Jelképes szerepű a két építménynév, a magyar *Citadella* és az idegen *Petrov*. Az utóbbi magyarázatát ELLÁTOTT UTAS (2012a) adja meg: „Mielőtt bárki megkérdezné, hogy ki az a Petrov: nem ki, hanem mi! A Brno látványát a vonatok ablakából is uráló katedrálist hívják így, meg a dombot, amelyen áll.”

A *Maestral* egyedülként áll a természeti jelenség nevéből lett vonatnevek csoportjában.

**2. táblázat:** A nemzetközi vonatnevek kategóriáinak áttekintése

	A nemzetközi vonatnevek főcsoportjai	Arány (%)
– 121 nemzetközi vonatnév – 6 főcsoport – 23 alcsoport	72 földrajzi név	59,50
	25 személynév	20,66
	12 közszó	9,92
	9 közlekedési név	7,44
	2 építménynév	1,65
	1 természeti jelenség	0,83

Mint látjuk, a földrajzi nevek és a személynevek teszik ki a vonatnevek 80%-át.

A belföldi és a nemzetközi vonatnevek megoszlása mellett érdemes megnézni a teljes névállomány összetételét is. Mivel nyolc vonatnév (*Arrabona, Dráva, Körös, Liszt Ferenc, Maros, Pannonia, Rippl-Rónai, Sopiana*) az idők során belföldi és nemzetközi forgalomban is szerepelt, összességében csak 293 névről beszélhetünk. Láthatólag a földrajzi nevek és a személynevek képviselik a döntő hányadot; a többi kategória csak színesíti a palettát.

<sup>2</sup> A közismert rövid családnév helyett a magyaros *Bem József* név alkalmazása súlyos szakmai tévedésnek értékelhető.

3. táblázat: Összesített statisztika a belföldi és a nemzetközi vonatnevekről

	A vonatnevek főcsoportjai együtt	Arány (%)
– 293 vonatnév	153 földrajzi név	52,22
	45 személynév	15,36
	20 állat- és növénynév	6,83
	20 közlekedési név	6,83
– 180 belföldi vonatnév	19 közszó	6,48
– 121 nemzetközi vonatnév	10 intézmény- és rendezvénynév	3,41
– 8, mindkét relációban szereplő név	9 természeti jelenség, adottság	3,07
– 12 főcsoport	6 terméknév	2,05
– 49 alcsoport	6 építménynév	2,05
	3 népmesei ihletésű név	1,02
	2 egyéb név	0,68

**6. Névadási érdekességek, furcsaságok.** A vonatnévadás gyakorlata egy kicsit az adott időszak tükröképe: megmutatja, hogy mit akart közvetíteni a vasút az utasoknak a vonatokról, esetleg az országról. Ezért kerültek a névadásnál túlsúlyba a földrajzi nevek, ugyanakkor rendre megjelentek az aktuálpolitikai törekvések is, a minőségi közlekedésre, a barátságra, az összetartozásra utaló változatok. Emellett névadási bizonytalanságok is előfordulhatnak.

**6.1. Meg nem valósult névadások.** Volt több előkészített, de végül meg nem valósult névadás is. Az egri IC-vonat munkaneve *Bornemissza* és *Jumurdzsák*, a békéscsabai *Munkácsy* volt. A Balaton déli partjára Fekete István regényhősei, azaz *Matula bácsi*, *Csikasz*, *Náncsi néni*, *Tutajos* és *Bütyök* készültek, az északi parton pedig a hegyesúcsok nevei, azaz a *Csobánc*, *Rezi*, *Tátika*, *Gulács* lettek volna vonatnévvé, kiegészülve a Balaton regényéből ismert és hajónévként is népszerű *Harka* és *Kelén* nevével, a meshősök sorát pedig *Nyakigláb* folytatta volna. Megváltoztak azonban az elképzelések, és végül egyik név sem került a menetrendbe.

A *Katica* vonatnév alternatívájaként néhány emberben felvetődött a *Bodobács* név is, amely piros-fekete színével, karcsú, hosszúkás alkatával és gyakran páros közlekedésével jobban hasonlított a karesú, rendszerint párosan közlekedő Desiro motorvonatokhoz, mint a köpcös *Katica*. A javaslatot végül elvetették azzal a megalapozott indokkal, hogy „ne nevezzünk már el vonatot egy poloskáról”.

**6.2. Különleges nevek.** Vannak a hagyományos névadási gyakorlattól eltérő, különleges hangulatú nevek is, amelyek a vonat vagy a szolgáltatás valamilyen jellegzetességét mutatják.

**Vonatnév**

*Hétmérföldes*  
*Hosszú Lépés*  
*Kengyelfutó*

**Közlekedési viszonylat**

Zajta–Mátészalka–Debrecen–Budapest  
 Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Budapest  
 Budapest–Debrecen–Budapest

A fentiek a vonal Budapest felőli végén IC megállási rendű, a távolabbi végén személyvonati jellegű hétvégi mentesítő munkás- és diákvonatok. A népmesei ihletésű nevek a nagy távolság

gyors megtételére utalnak: hétmérföldes csizma, kengyelfutó gyalogkakukk vagy a hintó kísérlője. A *Hosszú Lépés* indiános ihletésű név, szintén a nagy távolság megtételére utal, és nem keverendő össze a hosszúlépés itallal, bár a zempléni környezet ezt sem zárná ki.

Vonatnév	Közlekedési viszonylat
<i>Campus</i>	Miskolc–Szeged
<i>Talentum</i>	Győr–Budapest
<i>Televonat</i>	Debrecen–Budapest, Szeged–Budapest
<i>Vaskakas</i>	Győr–Budapest–Győr

Ezek elsősorban a diákok hétvégi utazását megkönnyítő vonatok. A *Campus* és a *Talentum* név egyértelműen a diákságra utal. A *Vaskakas* szobor a győri diákok kedvelt találkozóhelye, a televonat pedig kedvezményes tarifájú, az IC vonatokat mentesítő szolgáltatás, kényelmes FLIRT villamos motorvonattal, WIFI-vel és teleföntöltővel.

Vonatnév	Közlekedési viszonylat
<i>Tekergő</i>	Budapest–Tapolca

Ezek pedig kerékpárszállításra optimalizált, nagy befogadóképességű kerékpárszállító kocsit továbbító balatoni vonatok, a *Tekergő* név is ezt erősíti.

Magyar névadási különlegesség, hogy két vasutas vezérigazgató is kapott vonatnevet. Természetesen nem a hivatali ideje alatt, de Rigó Zoltán MÁV-vezérigazgató vezetékneve belöldi kör-IC, Zaránd Györgynek, a MÁV-START vezérigazgatójának a neve pedig nemzetközi IC-vonat neveként jelent meg.

**6.3. Többnyelvű névváltozatok.** A nemzetközi forgalomban az egyes vasutak vagy a ketős névformát alkalmazzák, vagy csak saját helyesírásukat használják. Nincs egységes megoldás, vonatneve válogatja, hogy az adott ország melyik megoldást választja. Magyarországon jelenleg a magyar névváltozatokat használják, Ausztriában vannak kétnyelvű nevek, de van, amikor az idegen írásjeleket is használják (pl. *Csárdás*). Románia minden vonatonál az adott név saját nyelvű megfelelőjét alkalmazza. Az országonként eltérő módon használt vonatnevek:

- folyónevek: *Béga/Bega, Dráva/Drava/Drau, Hernád/Hornad, Körös/Criș, Latorca/Латориця, Maros/Mureș, Mura/Mur, Rába/Raab, Szamos/Someș, Tisza/Tuca, Vág/Vah;*
- magyar megyenevek: *Bihar/Bihor, Fogaras/Făgăraș, Máramaros/Maramureș, Zaránd/Zărand;*
- magyar személynevek: *Bartók Béla/Bela Bartók, Jeszenszky János/Jan Jesenius, Liszt Ferenc/Franz Liszt;*
- magyar hegységnevek: *Hargita/Harghita.*

Az ilyen nevek alkalmazása nem szerencsés megoldás, de élő. Ez a névsor a végtelenségig folytatható. A gond akkor jelentkezik igazán, ha a több országot érintő vonatot mindenhol máshogyan nevezik, mint azt a *Dráva/Drava/Drau* név is mutatja. A viszonylag egyszerű nevek egységes írása is gondot jelenthet: a *Hungaria/Hungária* név is felváltva jelenik meg még a magyar menetrendekben is. Azt viszont senki nem tudja megmagyarázni, hogy a *Jan Jesenius* vonatnak miért kellett a magyar *Jeszenszky János* nevet is adni, hiszen a névadó kevesek által ismert, és a latinus névforma a magyarban is elfogadott változat.

**6.4. Meddig élhet egy vonatnév?** Vonatneveink élettartama rendkívül eltérő. Az igazi matuzsálem az *Orient*, amely a száz évet is megérte Magyarországon. A *Hungária* is nyugdíj-jogosult, mert az ötvenes évek közepe óta rója a Budapest–Prága–Berlin útvonalat. A

középgenerációt az első expressz-, majd IC-vonatnevek képviselik (*Hajdú, Szabolcs, Borsod, Savaria, Göcsej, Napfény, Mecsek, Somogy, Lővér*), amelyek mintegy 50 éve használatosak. Vannak 10–30 éves nevek. Sok vonatnév csak néhány menetrendi évet élt meg, vagy csak egyet (*Bononia, Serdica*). A legrövidebb ideig szolgáló név a Szegedről Budapestre közlekedő IC neve (*Szent Gellért*), amely csak egyetlen menetrendi évben, szeptembertől decemberig járt.

**6.5. Beleszól a politika és a hivatal.** A vonatnevek adásakor többször előfordult a politikusi érdekek előtérbe helyezése is; jelentősebb évfordulók, rendezvények befolyásolhatták a vonatok elnevezését.

A híres emberről elnevezett vonat esetében mindig felvetődik a kérdés, hogy a vezetéknev vagy a teljes név a szerencsésebb. A külső szemlélő szerint természetesen a keresztnév nélküli, hiszen az magában is egyedi, könnyen megjegyezhető. Ugyanakkor a teljes név tiszteletet parancsoló, komolyabb. Előfordult, hogy a minisztériumi illetékes kioktatta a vasút szakembereit, hogy nem illik csak a vezetéknevet használni. Nem tudta az illető, hogy a keresztnév nélküli név a magyarban csak a legnagyobbak privilégiuma. *Kossuth, Kodály, Széchenyi, Dobó, Lehár, Feszty* egyértelműen meghatározza a névadót, akire gondolni szeretnénk, annak ellenére, hogy ezt a vezetéknevet más jeles személyiségek is viselhették. Más a helyzet *Arany János, József Attila, Kálmán Imre* vagy *Dankó Pista* nevével, amelyekben a vezeték- és a keresztnév összeforrt, csak együtt használják. *Móra* és *Tömörkény* esetében ezzel szemben a vasút bizonytalanságban hagyta az utasokat, mert a vonatok viselhetik az ismert szegedi írók és múzeumi igazgatók nevét, de utalhatnak a településre vagy városrészre is. Ha a pusztai vezetéknev a favorit, akkor miért volt mégis *Bartók Béla, Ady Endre* nevű vonat? Azért, mert a külföldi vasutak valamilyen megfontolásból ragaszkodtak a teljes névhez. *Liszt Ferenc / Franz Liszt* nevével pedig összekeverték volna a szintén vonatnévadó német *Friedrich List* közgazdász nevével. A minisztérium illetékesével nem vitatkoztak a szakértők, a korábbi vezetékneves vonatok azonban megmaradtak, csak az új békéscsabai vonat neve nem *Munkácsy* lett, hanem a vasutasok fricskájaként a híres mezőhegyesi lófajta, a *Nóniusz* neve került be a menetrendbe. (A névadás motivációjáról mindenki azt gondolhat, amit akar.)

Miért nem jó a belföldi vonatoknál a személynév használata? Nem szerencsés, amikor a híres embert átkozzák a kényelmetlen, rossz, takarítatlan kocsik vagy a rendszeresen késő vonat miatt. A német vasút kezdeményezésére (a családdal folytatott előzetes egyeztetés nélkül) *Bartók Béla / Bela Bartók* névre keresztelt Budapest–München EC-vonat neve is kisebb vihart kavart. A világhírű zeneszerzőnek az egyébként a MÁV Vezérigazgatóságán dolgozó fia örült annak, hogy édesapja vonatnevet kapott, ugyanakkor keményen kritizálta a vonatban közlekedő kocsik állapotát, minőségét és a nem megfelelő szolgáltatási színvonalat. *Szent István* neve pártpolitikai lobbizással került a menetrendbe a vasutas szakemberek tiltakozása ellenére. A névadónak semmi köze nem volt a Balatonhoz, a vonat rendszeresen késett, az utasok Szent Istvánt szidták.

A *Szent Márton* nevet viselő vonatért a területi vasútigazgatókat meggyőző országgyűlési képviselőknél túl még a szombathelyi megyéspüspök is küzdött. Úgy gondolta, a jubileumi évhez tökéletesen illene az IC-vonat. A *Rippl-Rónai* nevet a kaposvári polgármester lobbizta ki, hiszen Kaposvár híres szülöttjéről van szó. A következő évben vágányzári menetrend miatt a vonat nem is érintette Kaposvárt, de a név maradt, hiszen a horvátokat hidegen hagyta a vonatnév és annak kaposvári kötődése, egy új név pedig további költségeket generált volna.

Különös kalamajkába sodródott az évtizedeken keresztül sikeres és egyértelműen Szombathelyhez köthető *Isis* név, mert a politikusoknak feltűnt, hogy a vonat neve pontosan megegyezik az *Iszlám Állam* nevű terrorista szervezet nevének angol *ISIS* betűszavával. Kit érdekelt ezek után, hogy Szombathely egyik legrégebbi építménye motiválta a névadást? A név először *Ízisz*, majd *Iseum* formát kapott. Mire azonban a vasúti névváltozás keresztülfutott, az ominózus szervezet neve *ISIL* névre változott.

A Budapesti Önkéntes Mentőegyesületet megalapító *Kresz Géza* neve a COVID-járvány ideje alatt a mentősök tiszteletére, év közben került a menetrendbe a békéscsabai *Nóniusz IC* helyére. Fél év elteltével, mivel a békéscsabai vonalon megszűntek az egyedi nevek, a név a kaposvári vasútvonalra került. Természetesen az egész életét a fővárosban leélő névadó egyik útvonalhoz sem volt köthető, így a vonat neve közömbös maradt.

A főhatóság illetékesei határozottan elleneztek, amikor a vasút az egyik egri vonatnak a *Jumurdzsák* nevet szánta. Sajnos nem értették a humoros analógiát, hogy a félszemű, örök vesztés török janicsár neve mennyire illik egy nem a legmagasabb szolgáltatást nyújtó vonathoz. Volt mindenféle ellenérv. A legérdekesebb az volt, hogy „mit szól hozzá a török nagykövetség”. A vasutasok tesztelték a nevet az interneten, és az utasok körében nagyon sikeres lett volna.

Nem szerencsés, ha a névvel ellátott vonat a következő menetrendben más napszakban vagy más célállomásra közlekedik. A legrosszabb azonban az, ha a neves vonat más vasútvonalra kerül. Ha a névvel ellátott vonat közlekedése az adott útvonalon megszűnik, az egyértelmű utastájékoztatót az szolgálja legjobban, ha a nevet néhány évig pihentetik, és csak később használják fel egy másik relációban. Ha nem így tesznek, akkor az utas bizonytalanná válhat.

Az igazi magyar vándor a *Drava* név. Volt belföldi és nemzetközi vonaté, járt Pécsre, Eszékre, Szarajevóba, Zágrábba, Triesztbe, Grazba, Ljubljánába. Gyakorlatilag a Dunántúl fővonalainak többségén közlekedett már. Univerzális név az *Arrabona is*, amelynek viselője Bécsbe, Sopronba és Győrbe is járt. A *Liszt Ferenc* a dortmundi EC után soproni, majd bécsi vonat neve lett. A *Maros* nevű IC hol Szegedre, hol Békéscsabára közlekedett, míg végül nemzetközi vonattá erősödött. A *Körös* vonatnév a belföldi kategóriából került át a nemzetközibe, a *Rippl-Rónai* nemzetköziből lett belföldi vonat neve.

Volt olyan időszak is, amikor egyes nemzetközi vonatok magyar végállomása nem Budapest, hanem az ország másik vége volt. Ezek a vonatok az ütemes menetrend szerint közlekedő valamelyik belföldi minőségi vonat menetrendjébe lettek beillesztve. Az ilyen vonatok neve tanulmányunk szempontjából nemzetközi vonatnak számít. Ugyanakkor volt nyolc olyan vonatnév is, amelyet hol belföldi, hol nemzetközi vonat viselt, ezeket mindkét kategóriánál figyelembe vettem.

**6.6. Helyesírási és kiejtési problémák.** Esetenként gondot jelent a vonatnév helyesírása vagy kiejtése. A különböző nyelvek írásjeleinek, ékezethasználatának közös nevezőre hozása nem könnyű feladat. A kis- vagy nagykötőjel és a szóközök következetes használata is megoldhatatlannak minősül a relációs elnevezésű vonatoknál. Nincs eldöntve, hogy az útvonal egy részén egyesítve közlekedő és emiatt kötőjeles nevű vonat nevében kis- vagy nagykötőjelet használjanak-e. A vasút ezt egyszerűen oldotta meg: hol ezt, hol azt alkalmazza, minden következetesség nélkül (*Dacia-Corvin* vagy *Transilvania-Szamos*).

Visszatérő hiba az ékezetek, mellékjelek, kötőjelek, nagykötőjelek használata a vonatnévben és az útvonal állomásainak írásában. A magyar ékezetek, a szláv és a román mellékjelek mindig gondot okoztak. Magyarországon rendre el is hagyták ezeket a zavaró tényezőket az írásos kommunikációban. A vasúti kocsik útiránytábláira a kocsikiállító vasút mindig a saját metódusát alkalmazta. Így szerencsétlen esetben a vonat különböző kocsijainak



útiránytábláján más-más névalak fordult elő. A rövid vagy hosszú magán- vagy mássalhangzók egységes írásában sincs egyezség, emiatt a vonat neve minden országban egy kicsit más. Példaként felhozható a *Sirava/Širava*, *Dráva/Drava/Drau* névhasználata. A legbosszantóbb elírás a lengyel főváros nevének *Warsó* formában történő írása volt.

Viszonylag egyszerű kérdés, mégis megoldhatatlan feladatnak bizonyult Erdély latin nevének leírása: *Transylvania*, *Transylvania*, *Transsilvania* vagy *Transsylvania* (az *á* betűs változatokat ezúttal figyelmen kívül hagyhatjuk). Még a Földrajzinév-bizottság is foglalkozott a kérdéssel: „a *Transsylvania* *expressz* név alkalmas a vasúti járat elnevezésére”,<sup>3</sup> mégis többféleképpen szerepel ma is a menetrendben és a vonatokon. A magyar vasút éveken keresztül a *Transsylvania* nevet tüntette fel a menetrendben. Romániában a *Transilvania* nevet használják, a mostani magyar belföldi menetrendben is ez a név szerepel, a nemzetközi menetrendünkben ugyanakkor *Transylvania* van, mivel más ember szerkeszti, más adatbázisból.

Hogyan kell írni az erdélyi fejedelemből lett lengyel királyról elnevezett vonat nevét: *Báthori*, *Báthory*, *Bathori* vagy *Bathory*? A történészek is vitatkoznak rajta, ugyanakkor a helyesírás régóta vagylagosan engedélyezi a *Báthori*, illetve *Báthory* alakokat. A vasutasok pedig a saját kedvük szerint hol így, hol úgy tüntetik fel a tájékoztató felületeken.

Különös történet a *Transdanubium* vonat neve. Közlekedésének első évében – a *Danubius* vonat nevével analóg módon – *Transdanubius*-nak hívták, de a latinul tudók felhívták a figyelmet a latin grammatikai hibára, így a következő évtől a latinul nem tudók számára furcsa *Transdanubium* lett a neve.

Ha vonatot nevezünk el hazánk második legnagyobb állóvízéről, akkor hogyan írjuk helyesen: *Tisza-tó* vagy *Tiszató*? Használhatjuk-e az utca- és településneves analógiát, amelyet a vasútállomások nevével alkalmazunk, és írhatjuk-e kötőjel nélkül a vonatnevet? Eldöntetlen a kérdés.

Hogyan kell kiejteni a *Maestral* vonat nevét? (A névadó az észak-olasz tengerparton a szárazföld felől fújó hideg és száraz szél.) *Maestrál*, *Maestral*, *Mestral*, *Mesztrál*, *Misztrál*? Évtizedek alatt sem jutott dűlőre a MÁV, ezért mindenki úgy ejtette, ahogyan jónak sejtette. Így szinte minden vasútállomáson máshogyan mondták be a vonat nevét. A megoldás a [mɛstrɑ:l].

A minőségi vonatot jelző *expressz* vagy *Expressz* névelem kis- vagy nagybetűs, külön vagy kötőjellel írása folyamatosan visszatérő gond. Azon is vitatkoznak, hogy a minőségi vonatok megkülönböztetésére szolgáló *IC* 'InterCity', *EC* 'EuroCity', *EN* 'EuroNight' rövidítés (vagy a teljes kifejezés) és a többi kereskedelmi vonatonem megnevezése a vonatnév szerves részét képezi-e, és emiatt a vonatnév után a menetrendi oszlopban is fel kell-e tüntetni vagy nem.

**7. Kitekintés a szomszédokhoz.** A szomszédos országok vasútjainak névadási gyakorlata hasonló volt a miénkhez: mindenhol a földrajzi nevek, illetve az ismert emberek neve dominált. Voltak egységsítési törekvések is.

**7.1. Ausztria.** Ausztriában könnyű helyzetben voltak a névadók a rengeteg hegycsúcs, tájegység, tó és folyó miatt. Ennek ellenére gyakoriak voltak az igazi furcsaságok is. A bécsi vonatok elnevezésében előtérbe került a zene. A négy magyar zeneszerzőn túl (*Bartók*, *Kálmán Imre*, *Lehár*, *Liszt*) a *Chopin*, *Smetana*, *Mozart*, *Haydn* és *Robert Stolz* is vonatnév lett, emellett a *Wiener Symfoniker* és a *Wiener Filharmoniker* is bekerült a menetrendbe.

<sup>3</sup> FNB 66. ülés, 66/618. [2008. XII. 15.] FNB. vélemény

A 2003–2004. évi osztrák vasúti menetrendben 164 vonatnév található. Ebből 80 a hagyományosnak tekinthető név, 84 pedig reklámnév. A 2022–2023. évi osztrák vasúti menetrendben már csak 68 vonatnév maradt. Ebből 16 hegynév, 13 tájegység neve, 6 ország- vagy országrész-név, 6 személynév, 4 víznév, 3 latin városnév, 2 tánc neve, 2 építménynév, 2 intézménynév, valamint 1-1 virág-, útvonal-, időszak- és köznév, 5 a szolgáltatás jellegére utaló név, amelyből 3 kerékpárszállító-, 1-1 sí- és turistavonat neve. A minőségi vonatok zöme (rj, rjx, ICE) név nélkül közlekedik, hat vonatnév (*Sprinter*) pedig több, azonos viszonylaton közlekedő vonat gyűjtőneveként szolgál.

**7.2. Szlovákia.** Északi szomszédunkban a 2003–2004. évi menetrendben 71 vonatnév volt, zömmel földrajzi nevek. A 2014–2015. évi menetrendben már 120 vonatnév jelent meg, ebből 9 reklámnév. A 2022–2023. évi menetrendből viszont gyakorlatilag eltűntek az egyedi vonatnevek, és zömmel viszonylati nevet kaptak a minőségi vonatok.

Szlovákiában 2023-ban önálló belföldi vonatnevek: *Polana, Zamčan Šarišan, Pendolino Košičan, Tatran-Zemplin*; önálló nemzetközi vonatnevek: *Bathory, Hungaria, Metropolitan, Slovenská Strela, Metropol*; belföldi vonatsoportnevek: *Bojnice, Fatran, Gemeran, Považan, Tatran, Urpin*; nemzetközi vonatsoportnevek: *Beliansky express, Kysučan, Hornad, Metropolitan, Ostravan, Slovakia, Valašský express, Vojak, Švejk, Zakarpatia*. Ezekon felül a szolgáltató, illetve a vonattípus a névadó a *RegioJet*, a *Leo express* és a *Railjet express* vonatoknál.

**7.3. Románia.** Romániában napjainkra eltűntek a minőségi vonatok és a belföldi vonatnevek; csak a nemzetközi vonatoknak van nevük. Ebben meghatározóak a Magyarországról érkező vonatok, pedig nem volt ez mindig így.

A 2002/2003. évi menetrendben szereplő belföldi vonatnevek közül a személynévi eredetűek voltak többségben:

- történelmi személyiségek neve: *Alexandru cel Bun, Alexandru Ioan Cuza, Decebal, Dimitre Cantemir, Avram Iancu, Nicolae Iorga, Mihai Viteazu, Petru Rareș, Ștefan cel Mare*;
- tudósok neve: *Aurel Vlaicu*;
- művészek neve: *Brâncuși, Ion Creangă, Mihai Eminescu*.

Természetesen a földrajzi nevek is jelentős szerephez jutottak. Kiemelkedőek közülük a következő típusok:

- térség- és országrész-név: *Ardeal, Banat, Bihor, Maramureș, Oltenia, Putna, Transcarpati, Transilvania, Valahia*;
- városnév: *Calatis, Histria, Mamaia*;
- víznév: *Jiul, Marea Neagra, Mureș, Pontus Euxinus, Siret, Someș, Timiș-Cerna*;
- nemzeti park neve: *Cozia*;
- természeti adottság neve: *Litoral, Porțile de Fier*;
- építménynév: *Trei Ierarhi*;
- egyéb név: *Olimp, Palas, Timișoara '89, Venus*.

Ugyanekkor a következő nemzetközi vonatnevek voltak használatban: *Ady Endre, Albena, Bosphor, București, Bega, Bulgaria, Corona, Dacia, Ister, Ovidius, Partium, Prietenia, Traianus, Transbalkan*.

**7.4. Horvátország.** Horvátországban csekély a minőségi vasúti közlekedés szerepe, ezért nevesített vonatokban sem bővelkednek. A 2014–2015. évi menetrendben mindössze 9 név szerepelt, ebből 8 nemzetközi vonatnév:

- személynév: *Lisinski*;
- országnév: *Croatia*;
- városnév: *Agram, Emona, Ljubljana, Opatija*;
- víznév: *Adria, Sava*;
- építménynév: *Mimara*.

Az egyetlen belföldi nevesített vonat az Eszék és Zágráb között közlekedő *Podravka*, a kaproncai székhelyű horvát élelmiszeripari vállalat neve.

Horvátország vonatnevei a 2022–2023. évi menetrendben 12 névre bővültek: *Agram, Croatia, Istra, Ljubljana, Mimara, Opatija, Sava, Cibalia, Dalmacija, Marjan, Podravka, Slavonija*.

**7.5. Szerbia.** A 2008–2009. évi szerb menetrendben 22 vonatnév volt:

- személynév: *Kočo Racin, Bora Stanković, Nicola Tesla, Ivo Andrić*;
- országnév: *Hellas, Pannonija*;
- tájegység neve: *Bačka, Balkan*;
- városnév: *Beograd, Bucuresti, Podgorica, Zlatibor*;
- víznév: *Nišava, Morava, Palić, Sava*;
- hegynév: *Avala, Fruška Gora, Lovćen, Olympus, Tara*;
- egyéb név: *Autovoz* 'autósvonat'.

A 2022–2023. évi menetrendben már csak a két montenegrói vonat neve (*Lovćen* és *Tara*) szerepel nevesített vonatként.

**7.6. Amit mi elkerültünk: szlovák és osztrák reklámdömping.** A reklám is betört a vonatnevek közé. Áruházak, iparvállalatok, árucikkek, kulturális intézmények, sőt e-mail címek is névadóvá váltak, és az országimázs sem maradt ki.

A 2003–2004. évi osztrák vasúti menetrend elrettentő, reklám jellegű névkülönlegességei, a reklámozott területek szerint rendszerezve:

- város: *Historische Stadt Judenburg, Stadt Innsbruck, Stadt Bruck an der Mur*;
- országimázs: *Familienland Österreich, Bundessozialamt, Unser Soziales Österreich, Cooperative Beratung, Fahr mit Herz*;
- oktatási intézmény: *Universität Klagenfurt*;
- kommunikációs cég: *Antenne Voralberg, KLEINE ZEITUNG, Oberösterreichische Nachrichten, Radio Arabella, Radio Oberösterreich, Rundschau, Salzburger Volkszeitung, Tourismusfernsehen TW1, VERLAG CARL UEBERREUTER*;
- biztosító: *TIROLER Versicherung*;
- kereskedelem: *Parfümerie Douglas, ROCO Modellbahnträume, Konrad Cafe K. u. K., Kärtnermilch*;
- kaszinó: *Casino Salzburg, CASINO WIEN, Casinozug Linz*;
- vallási szervezet: *DON BOSCO*;
- sport, szabadidő: *HEERES-SPORTCENTRUM, Vitalwelt Hausruck, Nationalpark Gesause, Ferienpark Wörthersee*;
- szállás: *Hotel IBIS, Fahrgast Kärnten, TherenResort Warmbad-Villach, Urlaub am Bauernhof, Therme Laa*;
- szórakozás: *Tiroler Landestheater, Palais Kaufmännischer Verein*;
- múzeum: *Bergbaumuseum Klagenfurt, Heeresgeschichtliches Museum, Kunsthaus Graz, Lentos Kunstmuseum Linz, Leopold Museum Wien, Museumquartier*,

*Naturhistorisches Museum, Oberösterr. Landesmuseen, Österr. Galerie Belvedere, Residenzgalerie Salzburg, Sigmund Freud-Museum, WIEN MUSEUM;*

- iparvállalat: *Gosch & Zmugg, Rhonberg Bahntechnik, KELAG Energie Express, MAK Express;*
- egyéb: *AK Tirol* 'egy tanácsadó cég', *EC VSV* 'egy hokiklub', *ERLEBNISZUG ZAUBERBERGE* 'Varázshegyi élményvonat', *ECDL ADVANCED* 'egységes európai számítógéphasználói jogosítványvizsga'.

Az osztrák vasútnevek további példáit bemutatva újabb kacifántos neveket sorol fel ELLÁTOTT UTAS: „Erre a létező legcsúnyább példa nem más, mint a »bezzegvasút« ÖBB, akik mindig képesek alulmúlni magukat olyan névadásokkal, mint *Rote Nasen, TelefonSeelsorge Ruf 142, Europäischer Computer Führerschein, Beste Österreichische Gastlichkeit, 118899.comAllesAuskunft, Karriere beim Heer, atomkraftfrei leben! és Coca-Cola Happiness Zug*. Ezeket a neveket még a railjet-ek sem tudták elkerülni, sőt, hogy még cifrább legyen a dolog, még a »powered by« előtagot is megkapták a reklámnév elé” (ELLÁTOTT UTAS 2012b).

Ehhez az utastájékoztatóban használhatatlan, megjegyezhetetlen névtömeghez nincs mit hozzátenni. Szerencsére változtak az idők a szomszédban is, és mára eltűntek az ilyen jellegű vonatnevek.

A 2003–2004. évi szlovák menetrendben még nem voltak reklámhordozó vonatnevek. A 2014–2015. évi szlovák menetrendben viszont – csupa nagybetűvel szedve – a következő nevekkel találkozhatunk: *DPD* 'egy nemzetközi csomagszállító cég', *FERRATUMBANK* 'egy internetes hitelbank', *HORALKY SEDITA* 'egy édesség', *LYONESS* 'egy vásárlói közösség', *MILA* 'egy édesség', *MODRY PLYN RWE* 'egy energiaszolgáltató', *OKAY ELEKTRO* 'egy elektronikai áruházlánc', *SHOPAE.SK, WÜSTENROT* 'egy lakás-takarékpénztár'.

Ezekhez képest a magyar promóciós nevek gyenge kisebbséget jelentenek. Magyarországon reklámnévként a MÁV-nál a *TVK* és a *Westel* neve jelent meg elsőként, majd a *PTE* 'Pécsi Tudományegyetem' neve tűnt fel. A reklámnevekben a prímet a *GYSEV* vitte a négy bank nevével (*Sopronbank, Axa, Magnet Bank, Uniqua*), a *Soproni Közgáz*, illetve a *Soproni Ászok* és a *Traub* névvel. Szerencsére ezek közül egy-egy évben legfeljebb négy név került be a menetrendbe, melynek oka a fizetőképes szponzorok hiánya, illetve a vasút által nyújtott megkérdelezhető színvonalú ellenszolgáltatás lehetett.

**8. Merre tovább?** Az egyedi vonatnevek felszámolását Németország kezdte, mert a több ezer vonatnévvel már nem tudtak mit kezdeni, és az ICE-szerelvények megjelenésével a vonat-típus fontosabb ismérvvé vált. Kezdetben teljesen elhagyták a neveket, később lassan visszaszívárgott néhány vonatnév. A névcsökkentést Ausztria folytatta a Railjet-szerelvények megjelenésével, majd a csehek és a szlovákok következtek, s végezetül mi is beálltunk a sorba. A vonatcsoportok nevének alkalmazásánál a lényeg az azonos viszonylat, a megállási rend, a szerelvény-összeállítás, a szolgáltatás és az egyértelmű azonosítás lenne. Ez Magyarországon nem mindig sikerül, emiatt a lényeg, az utasok egyértelmű tájékoztatása vesz el.

**8.1. Hazai jelen.** A belföldi IC-vonatok egyedi vonatneveinek elvesztése csaknem teljes körűvé vált. 2023-ban már csak a soproni (*Ikva, Kékfrankos, Lővér, Soproni Közgáz, Magnet Bank, Scarbantia, Tűztorony*), a kaposvári (*Kresz Géza, Rippl-Rónai, Somogy*) és a fehérgyarmati (*Kraszna*) IC-vonatoknak van nevük. Megtartotta egyedi nevét az utolsó mesehős, a zajtai *Hétmérföldes* és egy miskolci vonat (*Borsod*), valamint a *Tisza-tó*. A nyári balatoni vonatok neve is megmaradt (*Levendula, Aranyhíd, Aranypart, Esti Csók, Ezüstpart, Fenyves, Jégmadár, Napfürdő, Panoráma, Vitorlás*). Ezek közül várhatóan az ütemes menetrend szerinti

IC-vonatok neve nem lesz hosszú életű, mert előbb-utóbb a Sopronba járók megnevezésére a *Lővér*, a Kaposvárra közlekedőkre a *Somogy* név egyeduralkodóvá válhat.

A jelenlegi menetrendben található IC-hálózat vonatainak neve 8 névcsoportba sorolható.

4. táblázat: Az IC-vonatszoportok neve

Név	Névadó	Közlekedési viszonylat
<i>Bakony</i>	hegy	Budapest–Veszprém–Szombathely
<i>Balaton</i>	víz	Budapest–Keszthely
<i>Békés</i>	vármegye	Budapest–Békéscsaba
<i>Göcsej</i>	tájegység	Budapest–Veszprém–Zalaegerszeg
<i>Hernád</i>	víz	Budapest–Miskolc–Kassa
<i>Mecsek</i>	hegy	Budapest–Pécs
<i>Napfény</i>	természeti jelenség	Budapest–Szeged
<i>Nyírség</i>	tájegység	Budapest–Debrecen–Záhony
<i>Savaria</i>	(latin) városnév	Budapest–Győr–Szombathely
<i>Tokaj</i>	(magyar) városnév	Budapest–Miskolc–Debrecen–Budapest
<i>Tópart</i>	természeti adottság	Budapest–Nagykanizsa
<i>Zemplén</i>	vármegye	Budapest–Sátoraljaújhely

A 12 névből 10 földrajzi név, így a földrajzi nevek névadási túlsúlya egyértelmű. Feltehetően a jövőben ez még erőteljesebb lesz.

A sebesvonati jellegű IR-vonatok jelenleg 6 útvonalon közlekednek. A Kecskemét–Baja vonatok még nem kaptak nevet. Ezekre a *Bácska* vagy a *Kiskunság* név illene. A 8-ból 4 földrajzi név.

5. táblázat: Az IR-vonatszoportok neve

Név	Névadó	Közlekedési viszonylat
<i>Agria</i>	(latin) városnév	Budapest–Eger
<i>Cívis</i>	község	Budapest–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony
<i>Gemenc</i>	tájegység neve	Baja–Szekszárd–Székesfehérvár
<i>Helikon</i>	építménynév	Győr–Keszthely–Kaposvár–(Pécs)
<i>Mátra</i>	hegynév	Budapest–Gyöngyös
<i>Pannonia</i>	(latin) országrésznév	Szombathely–Nagykanizsa–Pécs

Külön kategóriába tartozik a balatoni vonatszoportok neve:

- az északi parton: *Bagolyvonat*, *Katica*, *Kék Hullám*, *Tekergő*, *Vízipók*;
- a déli parton: *Bagolyvonat*, *Dél→parti*.

**8.2. A nemzetközi forgalom jelene.** A Magyarországon közlekedő nemzetközi vonatok neve az utóbbi időben stabilizálódott. A vonatok többségének évek óta változatlan a neve, bár a külföldi vasutak kezdeményezésére a nemzetközi forgalomban három útirányban megjelentek a vonatsoportnevek.

**6. táblázat:** Nemzetközi vonatok vonatsoportneve

Név	Névadó	Közlekedési viszonylat
<i>Metropolitan</i>	közszó	Budapest–Bratislava–Praha
<i>Hernád/Hornad</i>	folyónév	Budapest–Košice
<i>Railjet</i>	szerelevény típusa	Budapest–Wien–München/Zürich
<i>RegioJet</i>	szolgáltató vasút	Budapest–Wien–Praha

A nemzetközi vonatok vonatsoportneveinél az osztrák szerelevénytípusra utaló *Railjet* a leggyakoribb. Ezt követi a csehek semmitmondó *Metropolitan* neve, és csak a kassai *Hernád/Hornad* neve földrajzi név.

**7. táblázat:** Egyedi nevű nemzetközi vonataink a 2022–2023. évi menetrendben

Irány	Vonatnév
Ausztria	<i>Csárdás, Dacia–Corvin, Drava, Hortobágy, Kálmán Imre, Lehár, Liszt Ferenc, Mura, Semmelweis, Transilvania–Szamos</i>
Szlovákia	<i>Báthory, Hungária, Metropol</i>
Ukrajna	<i>Latorca, Hortobágy</i>
Románia	<i>Béga/Bega, Corvin, Corona, Fogaras/Făgăraș, Ister, Körös/Criș, Dacia, Hargita/Harghita, Maros/Mureș, Muntenia, Szamos/Someș, Traianus, Transilvania, Zaránd/Záránd</i>
Horvátország	<i>Adria, Agram</i>
Szlovénia	<i>Citadella, Istria</i>

**8.3. Névirási gondok.** A belföldi és a nemzetközi menetrendi mezők névirásában továbbra is sok eltérés tapasztalható. Sajnálatos, hogy a nemzetközi mezőkben nem tüntetik fel a vonatok az adott országban használt névformáját, a magyartól eltérő betűket, sőt a belföldi mezőben egyesített vonatoknak is csak az egyik neve szerepel (a kötőjeles vonatneveknek). Ez a magyar utas külföldi tájékozódását jelentősen megnehezíti, különösen akkor, amikor az íráskép jelentősen eltér, mint a *Körös/Criș*, *Maros/Mureș* vagy a *Fogaras/Făgăraș* esetében.

**8.4. Mit hoz a jövő?** A jövőben majd jön egy új szolgáltatási forma, egy új vonattípus, amely ismét egyedi nevet kíván. Akkor kezdődik minden újra, de remélhetően egységesebb koncepció alapján.

A tanulmány leadása előtti napokban érkezett a hír, hogy a MÁV-START bővíti szolgáltatásait, és új, névvel ellátott vonatok jelennek meg a menetrendben. A hajdani *Tanúhegyek* név *Tanúhegy* névre rövidült egy Győr–Keszthely viszonylatú vonat nevéként. A nyári Szombathely–Keszthely vonat a hangulatos *Lesence* nevet kapja. Névadója a négy falun

végigcsörgedező északi parti kis Lesence-patak. A Budapesten túlról a Balatonhoz közlekedő *Tekergő* vonatok *Csabai Tekergő* és *Szabolcsi Tekergő* néven közlekednek majd.

Az új nevekből és a megmaradó nevekből az a tendencia látszik, hogy belföldön az ütemes menetrend szerint közlekedő minőségi IC- és IR-vonatok vonatsoportnevet kapnak, az egyedi elnevezés pedig az átlós expresszvonatok és a napi egy vonatpáros, több vasútvonalon áthaladó vonatok sajátja lesz. Nemzetközi forgalomban a railjet vonatknál marad a névtelenség, a többi minőségi vonat pedig a korábbi gyakorlat szerint kap nevet.

Elmondhatjuk, hogy véget ért egy elnevezési korszak, de nem kell szomorkodnunk, mert jön majd a következő, amelyben hasonló sikeres és sikertelen megoldások lesznek, feltehetően a jövőben is sok nyelvhelyességi és helyesírási problémával. A vonatnevek esetében sok újat nem lehet a jövőben sem kitalálni, csak következetes megoldásokra kell törekedni.

### Felhasznált források

- Balaton hajók: <http://www.balatonihajok.hu/hajo/csoport/szemelyhajo> (2023. 10. 15.)
- EuroCity. *Wikipédia*. <https://hu.wikipedia.org/wiki/EuroCity#Nevek> (2023. 10. 14.)
- FNB = Földrajzinév-bizottság 2-110. ülés döntései: <https://cdn.kormany.hu/uploads/sheets//a/ab/ab2/ab26e51c043ccbc6daa0e53c396f8c8.pdf> (2023. 10. 15)
- Horvát vasúti menetrend 2014–2015: VOZNI RED 14.12.2014.–12.12.2015. HŽ Putnički prijevoz d.o.o., Zagreb, 2014.
- Horvát vasúti menetrend 2022–2023: <https://www.hzpp.hr/vozni-red-3?p=467> (2023. 10. 15.)
- Magyar vasúti menetrendek 1893, 1897, 1914, 1938, 1944, 1959/60, 1965/66–2022/2023.
- Osztrák vasúti menetrend 2003–2004 Fahrpläne Österreich Gültig ab 14.12.2003 bis 11.12.2004 ÖBB – Geschäftsbereich Personenverkehr.
- Osztrák vasúti menetrend 2022–2023 Fahrpläne Österreich Gültig ab 11.12.2022 bis 9.12.2023
- Román vasúti menetrend 2002–2003 Mersul Trenurilor de Călători 15.12.2002–13.12.2003 C.F.R Călători S.A., București, 2002.
- Román vasúti menetrend 2018–2019 Mersul Trenurilor de Călători 09.12.2018–14.12.2019 C.N.C.F. „CFR” S.A., București, 2018.
- Szerb vasúti menetrend 2008–2009 Red vožnje 14.XII 2008. – 12.XII 2009. Železnice Srbije Beograd, 2008.
- Szerb vasúti menetrend 2022–2023: <https://www.srbvoz.rs/en/timetable-kurir/> (2023. 10. 15)
- Szlovák vasúti menetrend 2014–2015 Cestovny poriadok vlakov osobnej dopravy 2014/2015 Železnice Slovenskej Republiky, Bratislava, 2014. (2023. 10. 15.)
- Szlovák vasúti menetrend 2022–2023: [https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2023/03/20230220\\_KCP\\_SK\\_PlatiOd20230305.pdf](https://www.zssk.sk/wp-content/uploads/2023/03/20230220_KCP_SK_PlatiOd20230305.pdf) (2023. 10. 15.)
- TEE = Trans-Europ-Express. *Wikipédia*. <https://hu.wikipedia.org/wiki/Trans-Europ-Express> (2023. 10. 14.)

### Hivatkozott irodalom

- COATES, RICHARD 2016. Railway Locomotive Names and Train Names. In: HOUGH, CAROLE eds., *The Oxford Handbook of Names and Naming*. Oxford University Press, Oxford. 645–654. <https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199656431.013.61>
- ELLÁTOTT UTAS 2012a. Nyugaton a helyzet változatlan – Új menetrend a nemzetközi viszonylatokon is. *Hova megy ez a vonat? blog* 2012. december 13. [https://hovamegyavonat.blog.hu/2012/12/13/nyugaton\\_a\\_helyzet\\_valtozatlan\\_uj\\_menetrend\\_a\\_nemzetkozi\\_viszonylatokon\\_is](https://hovamegyavonat.blog.hu/2012/12/13/nyugaton_a_helyzet_valtozatlan_uj_menetrend_a_nemzetkozi_viszonylatokon_is) (2023. 10. 14.)

- ELLÁTOTT UTAS 2012b. Minek nevezzetek? – vonatok és vonatnevek. *Hova megy ez a vonat? blog* 2012. december 20. [https://hovamegyavonat.blog.hu/2012/12/20/minek\\_nevezzetek\\_vonatok\\_es\\_vonatnevek](https://hovamegyavonat.blog.hu/2012/12/20/minek_nevezzetek_vonatok_es_vonatnevek) (2023. 10. 14.)
- GODA JUDIT 1997. Vonatnevek Magyarországon ma. In: B. GERGELY PIROSKA – HAJDÚ MIHÁLY szerk., *Az V. Magyar Névtudományi Konferencia előadásai (Miskolc, 1995. augusztus 28–30.)* 1–2. A Magyar Nyelvtudományi Társaság Kiadványai 209. Magyar Nyelvtudományi Társaság – Miskolci Egyetem Bölcsészettudományi Intézet, Budapest–Miskolc. 2: 611–613.
- PERGER IMRE 2004. Vonatnevek, mozdonynevek. In: BALÁZS GÉZA szerk., *A magyar nyelvi kultúra jelene és jövője I–II. Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. Műhelytanulmányok*, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. I: 361–365.
- URBÁN LAJOS szerk. 2005. *Vasúti nagylexikon* 1–2. Magyar Államvasutak, Budapest.

PERGER IMRE

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-5023-6492>

Budapest

### IMRE PERGER, Train names in Hungary

The study outlines the development of giving names to means of transport and describes the motivations behind the naming. It analyses in detail the development of train names. On the basis of an almost complete list of train names in Hungary, it examines domestic and international train names separately. The names discussed are divided into main groups and subgroups. The paper describes the characteristics of “good” and “bad” train names and outlines spelling and pronunciation problems. It also offers insight into informal train names and describes the background of the name giving. In addition to domestic examples, it also provides insight into the naming principles of railway companies in neighbouring countries. The paper concludes that naming practices in almost all countries give priority to geographical names (country, part of country, region, mountain, water). In addition, the names of famous people, historical figures, saints, artists (painters, sculptors, composers, writers, performers) have also been included in railway timetables, as have the names of landmarks (buildings, natural features), characters from novels and fairy tales. Latin names have also been given a prominent role in train names. The study also outlines the possibilities for further developments in the practice of naming trains.

**Keywords:** names of vehicles, train names, semantic types and motivations of train names, Hungarian State Railways, international trains, practical questions of name giving of trains