
A HATÁRON TÚLI VASÚTÁLLOMÁSOK NEVE A VASÚTI UTASTÁJÉKOZTATÁSBAN

1. Az utóbbi időben egyre gyakrabban kerül az érdeklődés és a különféle viták középpontjába a történelmi Magyarország településeinek, ezen belül a vasútállomásoknak a magyar nyelvű neve. Az alapvető probléma, hogy a trianoni, majd a párizsi békeszerződés által az utódállamoknak ítélt települések magyar neve – csekély kivételtől eltekintve – nem követte, követi a településszerkezet változásait. A határon túli települések nevéként rendszerint az 1898–1912 között lezajlott hivatalos névmegállapítás során meghatározott nevet használják. Ezek a nevek az 1913. évi helységnévtárban találhatók meg.

2. A határon túli településnevek meghatározásának nehézségei. – Az 1913. évi helységnévtárban található nevek alkalmazása a napi gyakorlatban több nehézséget jelent:

1. A helynévrendezésből négy vármegye (Árva, Fogaras, Hunyad, Liptó) teljesen kimaradt, emiatt az 1913. évi helységnévtárban szereplő nevek azonosak a korábbiakkal. Ezenfelül például Selmec- és Bélabánya a szabályos településnévtől idegen, kötőjeles írásmóddal szerepel.

2. 1913 óta a közigazgatás természetes fejlődése miatt települések egyesültek, váltak szét, szűntek meg, új települések jöttek létre vagy változtatták meg a nevüket.

3. Az 1938–1945 közötti időszakban Magyarországhoz visszacsatolt területen rengeteg közigazgatási változás történt. Ezek következtében ezen időszak legutolsó hivatalos adattára, az 1944. évi helységnévtár több tucat közigazgatási változást regisztrált.

4. A hivatalos névmegállapításkor kialakított nevet csak néhány éven keresztül használták, emiatt az nem tudott meggyökeresedni. A nemzetiségi területeken sokszor került sor kiejtési nehézséget okozó hangsort tartalmazó, tehát kimondhatatlan nevek bevezetésére, amelyeket nemcsak a helyiek, de a szomszédos települések sem ismertek és használtak. Az 1944. évi helységnévtár több száz változást regisztrált, többek között sok, hatósági úton megállapított, magyarosított településnév helyett a korábbi nevet vezették ismételtelen be. (Ezekről a névváltozásokról a „Magyar nagylexikon” sem vesz tudomást, nem jelzi a hivatalosan megállapított magyar név megváltozását.) Ilyen, a vasútállomások nevét is érintő változás volt Kárpátalján többek között *Révhely* (Mr. 1915: 87, Hnt. 1913: 1089) helyett *Zábrogy* (Mr. 1944: 145, Hnt. 1944: 628, 667), *Ligetes* (Mr. 1915: 87, Hnt. 1913: 855) helyett *Luh* (Mr. 1944: 145, Hnt. 1944: 377, 666), *Kishidvég* (Mr. 1915: 25, Hnt. 1913: 765) helyett *Paszika* (Mr. 1944: 96, Hnt. 1944: 464, 666), *Kisszolyva* (Mr. 1915: 25, Hnt. 1913: 782) helyett *Szkatárszka* (Mr. 1944: 96, Hnt. 1944: 555, 666), *Terebesfejérpatak* (Mr. 1915: 30, Hnt. 1913: 1224) helyett *Trebusafejérpatak* (Mr. 1944: 134, Hnt. 1944: 589, 667), *Nyéresháza* (Mr. 1915: 95, Hnt. 1913: 985) helyett *Alsóneresznice* (Mr. 1944: 239, Hnt. 1944: 80, 666).

A rengeteg névváltozás miatt a határon túli szervezetek által készített településnévlisták sem voltak teljes körűek, sok bizonytalanságot, ellentmondást tartalmaztak, még a többségében magyarok lakta települések saját nevét illetően is.

5. A helyi névhasználat a többelemű településnevek esetében mindig csak a településnév egy jellemző részletét alkalmazza, a megkülönböztető előtag nélkül. Emiatt a megkülönböztető jelzőt feleslegesnek, idegennek érzik. A napi kommunikációban a helybéliek és a szomszédos települések lakói Magyarországon sem használják a névrendezés során kapott előtagot, csak az eredeti nevet, sőt esetenként a hivatalostól eltérő megkülönböztető előtag alkalmazása sem ritka. A vasúti menetjegy váltásához azonban a teljes vasútállomásnév szükséges.

6. Az utódállamok közigazgatási és településnév-változásainak nyomon követése se a magyar, se a sokszor változó államnyelvi hivatalos név esetében nincs megoldva. Nem készült olyan szakszerű kimutatás, amely a magyar, illetve a hivatalos névváltoztatásokat és a közigazgatási változásokat egyértelműen, hitelesen tartalmazná.

7. A határon túli hivatalos vagy félhivatalos magyar nevek jelentős számban eltérnek az anyaországban ismerttől, mert praktikussági vagy politikai okok miatt elhagyják a megkülönböztető előtagot. Ezzel megsértik azt a száz évvel ezelőtt kialakított, azóta többé-kevésbé következetesen alkalmazott alapelvet, hogy a Kárpát-medencében minden településnek csak egy hivatalos neve lehet, és ezt a nevet csak egy település használhatja. Szlovákia, Ukrajna, Románia és Szerbia egyes településeinek van hivatalos magyar neve, amely több esetben nem egyezik meg a korábbi hivatalos magyar névvel, mert a név jelzőjét elhagyták vagy kicserélték. (Romániában például van *Szécsény*, *Mezőkövesd* és *Sáros-patak* hivatalos magyar név.) Sőt a helyi névhasználat is különbözik a hivatalostól, mert a helyi lakos nemcsak Magyarországon, hanem a határon túl is *Vásárhelyre*, *Szatmárba*, *Szeredába* vagy *Csikba*, *Szentgyörgyre* vagy *Sepsibe* megy, nem *Marosvásárhelyre*, *Szatmárnémetibe*, *Csikszeredába* vagy *Sepsiszentgyörgyre*.

A következetesség Magyarországon sem mindig volt biztosítva. Ennek következménye a Derekegyház területéből 1935-ben alapított *Kiskirályság* nevének a sárosi Eperjes városáéval (Hnt. 1913: 528) azonos névre változtatása 1954-ben (Hnt. 2003: 1082), vagy a Dömsöd területéből 1985-ben kivált Apajpuszta önálló községgé alakítása *Apaj* néven (Hnt. 2003: 1080), amely megegyezik a Pozsony vármegyei Apaj (Hnt. 1913: 354) nevével. Szerencsésen elkerülte viszont a névegyezést a 2002-ben Előszállásból kivált Daruhegy és Kísszentmiklós területéből alakult Daruszentmiklós (Hnt. 2003: 1082) település, amelynek egyik lehetséges neve megegyezett az Arad melletti, de Temes vármegyéhez tartozó Kísszentmiklós (Hnt. 1913: 782) község nevével.

Az azonos nevű település alappéldája természetesen Komárom, amely 1919-ben *Komáromújváros* néven alakult Komárom város Duna-jobbparti településrészéből, és 1923-ban kapta meg a *Komárom* nevet (Hnt. 2003: 1084, 1137).

8. A vasútállomások neve minden országban egyedi. A vasútállomás és a megállóhely akkor is megkülönböztetett nevet kap, ha a település neve nem egyedi. Az 1915. évi menetrend állomásjegyzéke egy esetben, *Bethlen* állomásnév formában tartalmaz azonos állomásnevet (Mr. 1915: IV). A menetrendi mezőben viszont csak a Szamosvölgyi Vasút Szolnok-Doboka vármegyében fekvő állomása szerepel ezen a néven, az Erdély-délvidéki Vasút Fogaras vármegyei megállóhelye *Bethlen 30. sz. őrház* néven szerepel (Mr. 1915: 113. és 156). A Szolnok-Doboka vármegyében lévő járási székhely (Hnt. 1913: 413) 1910-ben kapta a *Bethlen* hivatalos nevet, s e nevet előtagként több, a környéken lévő falu is felvette. WILDNER (1996: 566) szerint a névrendezésig a település nevét *h* nélkül írták. A Fogaras vármegyében található Betlen település (Hnt. 1913: 413) a névrendezésből az első világháború kitörése miatt kimaradt, nem kaphatott megkülönböztető

előtagot, bár a *Fogarasbetlen* név már elő volt készítve (WILDNER 1996: 486). A vasúti menetrend tehát helyesírási hibás nevet adott meg a fogarasi megállóhelynél. Romániában jelenleg mindkét település neve *Beclean*. A fogarasi megállóhely is ezt a nevet használja, de a megkülönböztettség érdekében a szolnok-dobokai vasútállomás neve kibővült a *Beclean pe Someș* névre.

9. Az érezhető probléma megoldását sem a hazai, sem a határon túli tudományos élet, sem a politika (közigazgatás) nem találta meg. Annak ellenére, hogy a településnevekről tucatnyi – különféle célú, színvonalú, tartalmú – szakmai mű született, a határon túli neveket alkalmazó szakemberek továbbra is bizonytalanságban tapogatóznak, mert a névhasználat aktuális gondjait minden mű nyitva hagyja. Ez a hiányosság elsősorban a magyar személyi okmányokban feltüntetendő születési hely helyes magyar nevének megállapításánál jelenthet gondot, annak ellenére, hogy a 6/2003. (III. 7.) BM-rendelet az anyakönyvekről, a házasságkötési eljárásról és a névviselésről részletesen szabályozza a követendő eljárást:

„30. § (1) Ha a külföldi helység az anyakönyvi esemény időpontjában Magyarország területéhez tartozott, akkor a település nevét a hivatalos magyar elnevezéssel kell anyakönyveztetni.

(2) Ha a külföldi helység az anyakönyvi esemény időpontjában nem Magyarország területéhez tartozott, de a külföldi helységnek volt hivatalos magyar elnevezése, akkor a település nevét a hivatalos magyar elnevezéssel, valamint zárójel között az adott országban hivatalos elnevezéssel kell anyakönyveztetni.

(3) Ha a külföldi helységnek nem volt hivatalos magyar elnevezése, akkor a település nevét az adott országban hivatalos elnevezéssel kell anyakönyveztetni.

(4) A (2) és (3) bekezdésben meghatározott esetben a helységnév anyakönyvezését követően zárójel között – ha az iratokból megállapítható – az adott kanton, tartomány vagy szövetségi tagállam, továbbá – minden esetben – az adott ország nevét is anyakönyveztetni kell.

(5) A település nevét minden esetben az anyakönyvi esemény időpontjában érvényes módon kell anyakönyveztetni.

(6) A kanton, tartomány vagy szövetségi tagállam nevét az anyakönyvi esemény időpontjában érvényes módon, az ország nevét az anyakönyvi esemény időpontjában érvényes módon, magyar elnevezéssel kell anyakönyveztetni.

(7) Ha a külföldi anyakönyvi okirat nem tartalmazza az anyakönyvi esemény pontos helye szerinti település nevét, és az más módon sem állapítható meg, akkor az anyakönyvi esemény pontos helyét az ügyfél személyes nyilatkozata alapján kell anyakönyveztetni.”

A határon túli helynevek legteljesebb, a semleges szakmai ismereteket szinte teljes körűen, a legfontosabb előzményeket összefoglaló módon tartalmazó gyűjteménye LELKES GYÖRGY „Magyar helységnév-azonosító szótár”-a (2011), amely 1048 oldalon több mint 80 000 névváltozatot ismertet a 15 000 alapszócikkhez. A határon túli közigazgatási és névváltozásokat nyomon követő alpműnek WILDNER DÉNES „Ortslexikon der ehemaligen Gebiete des historischen Ungarns” című munkája (1996) minősíthető.

A kérdéskör bonyolultságát mutatja, hogy csak Gyulafehérvár városnak hét magyar (*Gyulafehérvár, Gyulafejérvár, Károlyfehérvár, Károlyfejérvár, Erdélyifehérvár, Fejérvár, Fehérvár*), négy német (*Weissenburg, Karlsburg, Carlsburg, Weissenbrick*), négy román (*Alba Julia, Alba Iulia, Bălgrad, Bălgărad*), egy-egy szerb (*Beograd*), cseh és

szlovák (*Karluv Belihrad*) és számtalan latin (*Apulum, Civitas Alba, Alba Civitas, Alba Ultrasilvana, Alba Transsilvana, Alba Julae, Alba Julia, Alba Carolina, Caropolis*) neve ismert (WILDNER 1996: 457, SZABÓ M. 2003. 1: 37, LELKES 2011: 281).

A 303/2007. (XI. 14.) kormányrendelet a magyarországi hivatalos földrajzi nevek megállapításáról és nyilvántartásáról 4.§ (3) bekezdésének b) alpontja szerint a Földrajzinév-bizottság megkeresésre állást foglal a külföldi földrajzi nevek magyar megfelelőjének hazai használatáról. E felhatalmazás alapján a Földrajzinév-bizottság az elmúlt évek során több alkalommal foglalkozott a határon túli magyar szervezetek felkérésére az ottani magyar településnevek kérdéskörével: véleményezte, javította a külhoniak által készített listákat, javaslatot tett a névhasználatra. Ezek az észrevételek azonban nem váltak hivatalossá, kötelezően alkalmazandóvá, illetve a külhoni hivatalos eljárás során több esetben torzultak, tehát nem lett ezekből sem egységes településnév-lista.

3. Igény a határon túli vasútállomások magyar nevének használatára. – A határon túli vasútállomások magyar nevének használata miatt időnként komoly ösztűz zúdul a vasút illetékeseire. Az 1990-es években KÁVÁSSY SÁNDOR egykori, napjainkban pedig SPALLER ENDRE jelenlegi országgyűlési képviselő számított a „használjuk a magyar neveket mozgalom” vezéralakjának, sőt 2009-ben az Indóház internetes fórumain is éles vita kerekedett BÖDECS BARNA, TEGZES JÁNOS térképész és jómagam között a témából egy szerencsétlen, a korábbi szabályokat a pénzühiány miatt felülírni akaró MÁV-rendelkezés következtében. (Vö. BÖDECS 2009, TEGZES 2009, PERGER 2009a.)

A téma kapcsán annyira a figyelem középpontjába került a határon túli települések nevének használata a MÁV/MÁV-START utastájékoztatókban, hogy a 2009. március 19-én kiadott sajtóközleményben maga a közlekedési miniszter is szükségét érezte az azonnali intézkedésnek:

„Molnár Csaba közlekedési, hírközlési és energiaügyi miniszter írásban ma arra kérte a MÁV-START Zrt. vezetőit, hogy a magyar nyelvű hangos utastájékoztatókban a lehető legrövidebb határidőn belül térjenek át a határon túli történelmi magyar városok nevének magyar nyelven történő bemondására a magyarországi pályaudvarokon. Tekintettel a MÁV-START Zrt. szolgáltatásait igénybe vevőkre a miniszter szerint nem elfogadható az a gyakorlat sem, hogy kizárólag magyar nyelvű tájékoztatás legyen, ezért azt kéri a társaság vezetőitől, tegyenek hathatós intézkedéseket az idegen nyelvű hangos utastájékoztatók rendszerének mielőbbi kialakítása érdekében is.

A MÁV-START Zrt. gyors intézkedéseiről Molnár Csaba miniszter azonnali tájékoztatást kér és vár a vasúttársaság vezetésétől.”

A gyors politikai reakció természetesen hiányos volt, mert nem tért ki a GYSEV-re, ahol fel sem merül az osztrák állomások magyar nevének bemondása, és nem foglalkozott a VOLÁN vállalatok vegyes rendszerével és a légiközlekedés gyakorlatával sem.

2011-ben a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium Nemzetpolitikáért felelős helyettes államtitkára XLVI-N 8291/1/2011. számon kereste meg a Nemzetgazdasági Minisztériumot azzal a kéréssel, hogy „a vasúti közlekedés során a határon túli magyar helységnevek használatára az idegen nyelvű megfelelője előtt sor kerüljön”.

A nemzetpolitikai államtitkárság kérése a vasúti utastájékoztatókban egyértelműen nem értelmezhető, ugyanis a vasútnál minden állomásnak egyedi, megkülönböztető, önálló neve van, amelyet alkalmazni kell. (A magyarországi hivatalos településnevek megállapításakor számos település a vasútállomása nevét kapta, mert az egyedi, mással

össze nem keverhető volt.) A vasútállomás neve lehet az adott település neve, de attól eltérő név is. (Romániában például több állomás neve más helyesírású, mint a névadó településé.) A vasútállomások neve azokban az országokban is egyedi, amelyekben tucatszerű település, közigazgatási egység létezik azonos névvel.

Természetesen a magyar történelmi helynevek alkalmazására és védelmére oda kell figyelni mindenhol, ahol arra mód és lehetőség van. A magyar helyesírás szabályai is szabályozzák a magyar településnevek írásmódját. Nagyon helyesen a külföldön kötött államközi megállapodásokon is a települések magyar megnevezése szerepel a Magyar Közlönyben történő kihirdetésekor.

A vasúti utastájékoztatás azonban kicsit más, mert egyszerre szól az anyanyelvűek és az idegen ajkúak részére. Ezért ennek az utastájékoztatásnak vannak írott és íratlan hazai és nemzetközi szabályai, amelyeket illik betartani és betartatni azért, hogy a kapott információ mindenhol és mindenkinek ugyanazt jelentse.

4. Nemzetközi szabályok, előírások, ajánlások a vasútállomásnevek használatára. –

Az UIC (Nemzetközi Vasútegylet) 176. számú, a vonaton történő elektronikus utastájékoztatásra vonatkozó ajánlásának 1.3. pontja egyértelműen a menetrendben (európai járatjegyzékben: EWP) feltüntetett nevek használatát írja elő. A menetrendkönyv kivételére vonatkozó, átdolgozás miatt jelenleg hatályon kívül helyezett 411. számú döntvény egyértelműen a hivatalos állomásnevek alkalmazását írta elő. Az UIC 580. számú, a vasúti kocsik táblázásáról szóló döntvényének 2.12. pontja szerint az útvonal megjelölésében az állomások nevét azon ország nyelvén kell feltüntetni, amelyben az adott település fekszik.

Ahol a vasútállomásnak több nyelven is van hivatalos neve, ott természetesen mindet alkalmazzák. (Ilyen állomásnevek vannak például Belgiumban, Svájcban vagy Németország szorb anyanyelvű vidékén. Kettős, magyar és ruszin állomásnevek szerepeltek az 1940-es évek magyar menetrendjeiben is a Kárpátalján található vasútállomások nevéként.)

Az állomási vizuális utastájékoztatásra vonatkozóan külön szabály nincs, a vasutak automatikusan az előbbi szabályok elveit követik. A vasútállomás hivatalos nevét kell feltüntetni a vasúti kocsik iránytábláin, a vasúti menetjegyeken és ennek analógiájaként az állomási elektronikus vizuális utastájékoztató eszközökön.

A négy nyelvű Svájcban is csak a hivatalos állomásnév szerepel a tájékoztatásban (ez a két nyelvű vidékeken duplikált lehet, pl. *Biel/Bienne, Disentis/Muster*). Ugyanakkor ott az írott tájékoztatókban is csak a kanton hivatalos nyelvét használják. A rendszerben a kakukktőzés Belgium, ahol a nyomtatott menetrendben a hivatalos (esetenként két nyelvű) állomásnév (*Namur/Namen, Mons/Bergen, Brussels Midi/Zuid, Schaarbeek/Schaerbeek*) szerepel, az állomási tájékoztatókban viszont csak az adott állomás közigazgatása szerinti hivatalos nyelvnek megfelelő (Brüsszelben például két nyelvű) név. (Ez a káosz a belga utakon is tapasztalható, különösen a nyelvhatáron: hol a flamand, hol a vallon név van kiírva, attól függően, hogy a tábla melyik nyelv területére van kihelyezve (*Liège, Luik, Lüttich* vagy *Antwerpen, Anvers*). A szabályokra tekintettel nem lévő olaszok a vizuális utastájékoztatásban esetenként a külföldi vasútállomásoknál is az olasz megnevezést használják. Így például a Milánóból Franciaországba utazó külföldieknek jelentős félretájékoztatást okozhat, hogy a *Monaco* név itt nem a törpeállam fővárosát, hanem a német Műnchent jelenti.

A légi közlekedésben – az általános gyakorlat szerint – a vizuális táblákon és a menetjegyeken is az angol név szerepel. Ez a ritkán használt angol neveket nem ismerő utas számára sokszor megnehezíti vagy akár lehetetlenné is teheti a tájékozódást.

A vasúti hangos utastájékoztatásra nem vonatkozik kötelező nemzetközi előírás. Ott a józan gondolkodás diktál. Ez pedig azt mondja, hogy az utasnak azt kell megtudnia a hangos utastájékoztatásból, amit a menetjegyén feltüntettek, amit a vizuális utastájékoztató berendezésen a célállomására kiírva lát, illetőleg amit a vágány végén kiírtak. Tehát itt is az adott állomás hivatalos nevének kell szerepelnie. A probléma gyökere azonban az, hogy az állomások nevét milyen nyelvi környezetben hallhatjuk. A nemzetközi utazásról adott tájékoztatásnál emiatt mindenhol illő lenne idegen nyelvű bemondást is alkalmazni.

5. Vasúti utastájékoztatási elvárások. – A magyar vasúti szabályozás – az utasok jobb tájékoztatása érdekében – szélesebb körű tájékoztatási gyakorlatot vezetett be. A vasúti utastájékoztatásban és a jegykiadásban évtizedek óta a következő elvek működnek – kisebb-nagyobb döccenőkkel:

1. A vasúti menetjegyen csak az adott ország hivatalos állomásnévjegyzékében szereplő állomásnév tüntethető fel.

2. A közforgalmú menetrend menetrendi mezőiben csak a vasútállomásra kiírt név szerepelhet (UIC-előírás), abban a formában, ahogyan azt az illető vasút menetrendjében feltüntették.

3. A közforgalmú menetrend állomásjegyzékében és az internetes ELVIRA menetrendi és díjszabási keresőjében utaló névként szerepel a magyar név, de az információ adása és a menetjegy kiállítása csak a vasútállomás hivatalos nevével történhet.

4. A vonat- és kocsiránytáblán csak a menetrendben szereplő hivatalos állomásnév lehet kiírva.

5. Az állomási vizuális tájékoztató berendezésen csak a hivatalos menetrendi név szerepelhet.

6. Az állomási érkező/induló jegyzéken (sárga/fehér) a menetrendi névnek kell szerepelnie (zárójelben, utaló névként itt feltüntethető a magyar név is).

7. A tájékoztató szórólapokon, idegenforgalmi hirdetményeken differenciált megoldást alkalmaznak.

A magyar nyelvű kiadvány ismertető szövegén végig az általánosan ismert magyar név szerepel, az első megemlítésnél zárójelben feltüntetve az idegen nevet. (A menetrendi táblázatokban természetesen csak a külföldi név alkalmazható.)

Az idegen nyelvű kiadványban minden esetben a menetrendkönyvben használt nevet tüntetik fel, akkor is, ha az adott nyelven van a településnek használt neve. Tehát a német szövegben mindig *Sopron* és nem *Ödenburg*, *Bratislava* és nem *Pressburg*, *Sibiu* és nem *Hermannstadt* szerepel, mivel nemcsak a helybéli németekhez szólunk, hanem azokhoz is, akik második nyelvként tanulták a németet, a teljes földrajzi, történelmi, kulturális háttér ismerete nélkül. (Feltételezhető ugyanis, hogy a németországi németeknek sem jelentenek semmit a magyarországi német helynevek.)

8. Az állomási és a vonaton nyújtott (a jelenlegi angol–német terminológia átvételével: fedélzeti) hangosbemondásban alkalmazott megoldások a hangosbemondás nyelvtől függően eltérőek. Ha egy információs blokkban magyar és idegen nyelvű bemondás is van, akkor az idegen nyelvű bemondásban minden állomásnevet a menetrendkönyvben szereplő formában, toldalékolás nélkül kell szerepeltetni. (A német nyelvű közleményben

sem lehetnek idegen országbeli német nevek, pl. *Hermannstadt, Kronstadt, Prag, Krakau.*) A magyar nyelvű bemondásban, amelyik településnek van ismert és elfogadott magyar neve, azt magyarul, toldalékolás nélkül kell szerepeltetni, de a megkülönböztető jelzők nem fordíthatóak le (*Bécs-Westbahnhof*, nem pedig *Bécs-Nyugati pályaudvar*). Ha csak magyar nyelvű bemondás van, akkor minden állomás neve a saját nyelvén, az adott ország menetrendjében használt formában, toldalékolás nélkül használandó.

9. A vasút az elektronikus jegykiadási és menetrendi információs rendszer kialakításánál megfogalmazta elvárását, hogy a keresőrendszernek a vasútállomások korábbi ismert nevét, így a régi magyar nevet is ismernie kell, de a keresés eredményeként már a hivatalos nevet kell közölnie.

6. A külhoni vasútállomások magyar nevének meghatározása és használata. –

A határon túli magyar nevek először az 1994/1995. évi hivatalos menetrendben jelentek meg, Simon Sándor menetrendi osztályvezető támogatásával. Korábban a vasúti személypénztárosok számára az IBUSZ által a saját nemzetközi jegykiadási részére kiadott határon túli településnév-jegyzék adott bizonyos útmutatást a magyar nevekről. A MÁV pénztárosai és az információk azonban hivatalosan nem rendelkeztek ezzel a segéd-eszközzel. Így fordulhatott elő, hogy e sorok írója a Budapest-Déli pályaudvar információjánál hallotta, amint az utas kérdésére: „Mikor megy Kolozsvárra vonat?” – a menetrend tüzetes böngészése után a fiatal vasúti információs dolgozó határozottan és kioktatóan közölte, hogy Kolozsvárnak nincs vasútállomása. Ebből a döbbenetes élményből egyes utakat vezetett a magyar nevek menetrendi névjegyzékbe kerüléséhez.

A névlista összeállítása azonban nem volt gond nélküli. A hibák elkerülése érdekében a MÁV többször is előzetesen segítséget kért a Földrajzinév-bizottságtól egyes határon túli állomások nevének megállapítására. Ilyen felvetés alapján született meg második nekifutásra – parázs bizottsági vitát követően – Komárno vasútállomás magyar nevéként a helyiek által is használt, azóta egyre jobban meggyökeresedő, és a szlovákiai város megkülönböztető magyar nevéként a szlovákiai magyar sajtóban is megjelenő *Révkomárom* név. (Mint minden döntést, ezt is sokan kifogásolták, hiszen Komárom eredetileg a Duna északi partján lévő, ma Szlovákiához tartozó város neve volt, a komáromi rév pedig a déli parton található. Ugyanakkor a külvárosi déli vasútállomás (eredetileg *Újszőny*) neve lett *Komárom* (Mr. 1915: XI. és 12–3), a később megépült, a városközponthoz közelebbi, a Duna északi oldalán megépülté pedig *Újkomárom* (Mr. 1915: XX. és 69). A vasútállomások neve a bécsi döntés után – az újraegyesült városrészek együvé tartozásának demonstrálására – 1938–1945 között *Komárom déli pu.*, illetve *Komárom északi pu.* névre változott (Mr. 1944: XXV. és 2–11).

A Földrajzinév-bizottság ülésén a *Révkomárom* név melletti döntő támogatást KISS LAJOS akadémikus adta meg, aki bemutatta, hogy a *Révkomárom* név a *kincses Kolozsvár* állandó jelzős névhez hasonlítható, és a település kiemelkedő fontosságát jelzi. Ismert tény az is, hogy Jókai születési helyeként szívesen emlegette Révkomáromot. A névadás nehézségét mutatja, hogy Komárno város hivatalos szlovákiai magyar neve továbbra is a magyarországgal azonos: *Komárom*, de a Szarvas/TOP-O-GRÁF-féle térképen (26. térképlap) az *Öregkomárom* név is szerepel, sőt helyenként a *Szlovákkomárom* is előfordul. A meggyökeresedés folyamatát jelzi, hogy már a szlovákiai források is megemlítik a *Révkomárom* nevet (CZIBULKA 2011: 195).

A Földrajzinév-bizottság hosszabb ideig nem vállalta *Slovenské Nové Mesto*, a korábbi *Sátoraljaújhely-Gyártelep* vasútállomás keresztvíz alá tartását. A MÁV által javasolt, majd a bizottsági felhatalmazás nélkül is használt *Kisújhely* név egy tévériport alapján született, amelyben a Szlovákiából a sátoraljaújhelyi piacra átjárók nevezték ezen a frapáns néven lakóhelyüket. A SZARVAS/TOP-O-GRAF-féle (23) térképen a *Tótújhely*, másutt (CZIBULKA 2011: 240) az *Újhely*, *Szlovákújhely* szerepel. A hivatalos szlovákiai magyar név is *Újhely*, amely azért sem alkalmas az önálló település megnevezésére, mert ezen a néven a környékeliek egyértelműen Sátoraljaújhelyt nevezik. A magyarországi névhasználat végszavaként 2012-ben a Földrajzinév-bizottság is áldását adta a *Kisújhely* névre.

A menetrendkönyvben szereplő külhoni magyar nevek hangos bemondására a vasútállomásokon 1994-től került sor. Természetesen az egységes gyakorlat nehezen alakult ki, ezért 1995-ben és 1999-ben is fel kellett hívni az érdekeltek figyelmét a kiadott szabályozás betartására (PERGER 2009b: 20–1).

Az állomási utastájékoztatásra kialakított magyar elvek megfelelnek az általános európai gyakorlatnak. A magyar nevek használata azonban csak az egyidejű magyar és idegen nyelvű hangosbemondás esetében működik. Ha nincs idegen nyelvű bemondás, akkor óriási káosz alakulhat ki. Gondoljunk bele, mit szólnának a magyar állomásnevek használatát követelők, ha Bécsben azt látnák kiírva vagy hallanák, hogy *Schnellzug nach Strass-Sommerein*, *Wieselburg-Ungarisch-Altenburg*, *Ofen-Ostbahnhof*, *Raab*, *Totiser Kolonie*. Nem feltétlenül tudnák azonnal, hogy ezek: *Hegyeshalom*, *Mosonmagyaróvár*, *Budapest-Keleti pályaudvar*, *Győr* és *Tatabánya*. (A történeti hűség kedvéért: *Ofen* eredetileg Pest német neve volt, csak később állandósult *Buda* német neveként; vö. FNESz.⁴ *Buda* a.)

Szerencsére osztrák szomszédaink józanabbak, mint mi, és még Sopron helyett sem használják a közismert *Ödenburg* nevet, pedig alapos okuk lehetne rá, hiszen a hűség városa osztrák belföldi díjszabási pont és átszállási állomás. Érdekesség, hogy tulajdonképpen Sopron német neve a talán legrégebbi nem latin magyarországi településnév, első említése (*Odinburch*) 859-ből származik (FNESz.⁴ *Sopron* a.). Megjegyzendő, hogy a GYSEV sem mondja be a burgenlandi vasútállomások magyar nevét.

Hasonlóan nem használják sem az osztrákok, sem a németek az erdélyi szász vagy a szlovákiai városok német nevét. A helybéli és környékbeli német anyanyelvűek által ismert és használt *Kronstadt* (Brassó), *Hermannstadt* (Nagyszeben), *Altsohl* (Zólyom), *Bistritz* (Beszterce), *Deutschendorf* (Poprád), *Eisenmarkt* (Vajdahunyad), *Hatzfeld* (Zombolya), *Hellburg* (Világos), *Hofmarkt* (Székelyudvarhely), *Karlsburg* (Gyulafehérvár), *Neusatz* (Újvidék) és *Pressburg* (Pozsony) név nem általánosan ismert a németül beszélők körében. A német menetrend sem tünteti fel a menetrendi mezőben a cseh, a sziléziai vagy más lengyelországi városok évszázadokon át használt német nevét, csak utalónévként alkalmazza azokat.

7. A vasút kérdései a Földrajzinév-bizottsághoz. – A 2009. évi miniszteri elvárás megvalósítása nem volt könnyű feladat. A Földrajzinév-bizottság korábban már több alkalommal foglalkozott a vasút ezirányú felvetéseivel, így a MAV-START Zrt. ismét a bizottság segítségét kérte a miniszter által megfogalmazott feladatokkal kapcsolatban felmerült alábbi kérdések tisztázásához:

1. Ahol a határon túl van hivatalosan megállapított magyar név, azt vagy a valamikor Magyarországon megállapított nevet mondják-e be?

2. Mikori magyar nevet használjanak?
3. Mi a teendő a sziléziai, csehországi, galíciai német nevekkel?
4. A történelmi határokon túli nagyvárosok nevének magyaros alakját alkalmazzák-e?
5. A csak kiejtési változatokat, mint a *Grác*, *Bázel*, *Strassburg*, írásban alkalmazzák-e?
6. Mi legyen a horvátországi, dalmáciai olasz nevekkel?
7. Az elavult történelmi neveket fel lehet-e eleveníteni a napi használatra?
8. Használhatók-e a kevésbé ismert óromániai és moldvai nevek?
9. Használják-e a *Pádua*, *Boroszló*, *Göttinga* típusú, ma már nem általánosan ismert neveket?
10. Mi legyen a cirillbetűs nevek latin átírása?
11. Az ukrán településeknél melyik névformát használják, az ukránt vagy az oroszot?
12. A magyar nyelvű tájékoztatóban lefordítható-e a pályaudvar jelzője?
13. Ha a település vagy a vasútállomás neve megváltozott, a megváltozott egyedi nevek közül melyiket használják?
14. Az állomásnév-rövidítéseket hogyan alkalmazzák?
15. A községyesítés utáni egyszerűsödést átvezessék-e?
16. A hivatalos magyar név megállapításakor megcsonkított nevekkel mi legyen?
17. A megváltozott szabályok következtében előállott helyesírási hibákat javítani kell-e?

8. A Földrajzinév-bizottság állomáslistájából kialakítható szabályok. – A Földrajzinév-bizottság által jóváhagyott állomásnévlista alapján a feltett kérdésekre a következő válaszok fogalmazhatók meg:

1. A Magyarországon megállapított legutolsó nevet célszerű alkalmazni abban az esetben, ha van az utódállamban hivatalosan megállapított magyar név, de az nem felel meg a magyarországi névadási elvárásoknak, vagy megegyezik valamely hazai település hivatalos nevével. Nem lehet mit kezdeni a jelző nélküli, megváltozott jelzőjű, kötőjeles magyar nevekkel. Ugyanakkor az ésszerű egyszerűsítéseket és a település-földrajzi változásokat el kell fogadni. Ez esetenként egyedi vizsgálatot igényel. Pl. *Zsilyvajdejvulkán* (Hnt. 1913: 1337, WILDNER 1996. 1: 515) helyett *Vulkán* (LELKES 2011: 747), *Hobicaurikány* (Hnt. 1913: 664, WILDNER 1996. 1: 505) helyett *Urikány* (LELKES 2011: 299).

2. A magyar nevek esetében az alap az 1913. évi név, kivéve ha annál újabb, használt névalak is van (*Újkomárom*, *Komárom északi pu.*, *Öregkomárom*, *Szlovákkomárom* helyett *Révkomárom*, *Sátoraljaiújhely-Gyártelep* helyett *Kisújhely*). Ha az 1944-es helységnévtár új nevet tartalmaz, és a közigazgatási változás fennáll, akkor az 1944. évi név használható; pl. Magyardiószeg és Németdiószeg 1942-ben egyesült *Diószeg* néven (Hnt. 1944: 660; *Németdiószeg*: Mr. 1915: 16, *Diószeg*: Mr. 1944: 78), s jelenleg *Sládkovičovo* hivatalos nevű szlovákiai település vasútállomására használatos. Ez a név megegyezik a hivatalos szlovákiai magyar névvel, bár CZIBULKA (2011: 238) a *Magyardiószeg*-et említi elsődleges névként, csak másodlagosan használt névként hozza a *Diószeg*-et. A pontos és megkülönböztető névhasználatnak külön jelentősége van, ugyanis a Romániában található, vasútállomással rendelkező *Bihardiószeg* nevű településnek (Mr. 1944: 151, WILDNER 1996. 1: 332, LELKES 2011: 139; románul *Diosig*) szintén *Diószeg* a helyben használt rövidített neve.

3. A sziléziai, csehországi, galíciai német nevek esetében nem használható a *Brünn*, *Olmütz* név. Megfontolandó azonban a magyar vasúti és történelmi hagyományokkal rendelkező *Auschwitz*, *Lemberg* és *Oderberg* (*Bohumin*) név alkalmazása.

4. A történelmi határon túli nagyvárosok közismert (az egész magyar nyelvterületen ismert) magyar névalakjai használhatók (*Bécs*, *Bécsújhely*, *Párizs*, *Koppenhága*, *Prága*, *Varsó*, *Bukarest*, *Zágráb*, *Lipcse*, *Drezda*, *Eszék*, *Róma*, *Velenca*, *Fiume*, *Brüsszel*, *Szaloniki*, *Genf*, *Szentpétervár*).

5. A csak kiejtési változatokat, mint *Grác*, *Bázel*, *Strassburg*, írásban ne alkalmazzuk, kivéve a *Várná*-t.

6. A horvátországi, dalmáciai olasz nevek használata az utastájékoztatóban felesleges, de a választékos történelmi leírásokban alkalmazhatók ezek a nevek. A vasúti utastájékoztatóra tehát ne, legfeljebb a történelmi ismeretek közlésére használjuk *Zára* (*Zadar*), *Spalattó* (*Split*), *Ragúza* (*Dubrovnik*) nevét.

7. Az elavult történelmi neveket nem érdemes a napi használatra feléleszteni. A *Nándorfehérvár* (*Belgrád*), *Bizánc*, *Konstantinápoly* (*Isztambul*), *Nikápoly* (*Nikopol*), *Ruszcuk* (*Rusze*), *Ilyvó* (*Lvov*, *Lviv*, *Lemberg*), *Rigómező* (*Kosovo Polje*) név használatának nincs gyakorlati haszna.

8. Az óromániai és moldvai ismert nevek, mint a *Zsilvásárhely* (*Târgu Jiu*), *Jászvásár* (*Iasi*), *Hadikfalva* (*Dornești*), *Szörényvár* (*Drobeta Turnu Severin*), *Foksány* (*Focșani*), *Karácsonkő* (*Piatra Neamț*), *Vaszló* (*Vaslui*) vagy *Predeál* (*Predeal*) használata megengedett. A kevésbé ismert román nevek magyarított vagy kiejtés szerinti átírását kerülni kell; pl. *Egyvedhalma*, *Adzsud* (*Adjud*); *Barlád*, *Barlad*, *Berlád* (*Bârlad*); *Botosán*, *Botosány* (*Botoșani*); *Falcsu*, *Falcsin* (*Falciu*); *Galac* (*Galați*); *Ónfalva*, *Onyest*, *Ónest* (*Onești*); *Paskán*, *Páskán*, *Paskani* (*Pașcani*); *Románvásár*, *Román* (*Roman*); *Szucsáva*, *Szucsava* (*Suceava*); *Tekucs*, *Takucs* (*Tecuci*); *Dornavátra* (*Vatra Dornei*).

9. Nem indokolt használni a *Pádua*, *Boroszló*, *Göttinga* típusú, ma már nem általánosan ismert magyaros történelmi neveket se.

10. A cirillbetűs nevek latin átírásakor az írásos menetrendi információban az egyértelmű utastájékoztató érdekében az adott nyelv hivatalos átíratát (legtöbbször az angolos változatot) célszerű használni. Tehát *Moszkva* helyett *Moskva*, *Burgasz* helyett *Burgas*, *Szófia* helyett *Sofia*.

11. Az ukrán települések latin betűs átírásakor az ukrán névből kell kiindulni (*Kyiv*, *Harkiv*, *Lviv*).

12. A magyar nyelvű tájékoztatóban sem fordítható le a pályaudvar jelzője, tehát *Bécs Westbahnhof*, nem *Bécs Nyugati*; *Prága hlavní nadraží*, nem *Prága főpályaudvar*.

13. Ha a vasútállomás névadó települése vagy annak neve megváltozott, egyedi döntést igényel a magyar név meghatározása. Így a romániai Razboieni vasútállomás magyar neve *Székelykocsárd*, nem *Székelyföldvár*. Blaj neve sem a hajdani *Küküllőszög* (Hnt. 1913: 833, Mr. 1915: 34), hanem *Balázsfalva* (LELKES 2011: 113). A szlovákiai Kysak elágazó állomásának neve az eredeti *Abos* (Mr. 1915: 145) helyett nem *Aboskőszeg* (ahogyan azt a vízállásjelentésben mondták évtizedeken keresztül), hanem *Sároskőszeg* (LELKES 2011: 592). A hajdani *Poprád-Felka* (Mr. 1915: 145), a mai *Poprád-Tátry* állomás neve az egyszerű *Poprád* (LELKES 2011: 552). Az alsó-ausztriai Bruck an der Leitha város vasútállomásának, a hajdan *Bruck-Királyhida* nevű állomásnak (Mr. 1915: 12–3) a magyar neve a vasútállomásnak helyet adó burgenlandi Bruckneudorf település hajdani magyar neve után *Királyhida* (LELKES 2011: 352).

14. Az állomásnév-rövidülések esetében, ahol a hajdani kettős név mára egy településnévre változott, a mai névadó település nevének a használata ajánlott a korábbi kötőjeles név helyett. Lehetőség szerint az egyszerűsödött név maradjon meg magyar névként. *Štúrovo: Párkány*, nem pedig *Párkány-Nána* (Mr. 1915: 16, Mr. 1944: 74); *Beli Manastir: Pélmonostor* (Mr. 1944: 62), nem pedig *Baranyavár-Pélmonostor* (Mr. 1915: 53, Mr. 1944: 74). Hasonlóképpen *Buság: Buság* legyen a hajdani *Buság-Misztótfalu* (Mr. 1915: 94, Mr. 1944: 204) helyett; *Geča: Hernádgecse* a hajdani *Csontosfalva-Hernádgecse* (Mr. 1915: 16, Mr. 1944: 74) helyett; *Kotoriba: Kotor* az egykori *Kotor-Alsódomború* (Mr. 1915: 164, Mr. 1944: 43) helyett. A nagyállomások bővülő vagy megváltozott neve helyett az egyszerűbb nevet használjuk: *Cluj Napoca* helyett *Kolozsvár*; *Timișoara Nord* (az egykori *Temesvár-Józsefváros*) egyszerűen *Temesvár*.

15. Ha a községegyesítés után egyértelmű az új név, azt alkalmazzuk; pl. *Vrbas: Verbász* (*Újverbász* helyett); *Diószeg* (*Magyardiószeg* és *Németdiószeg* helyett).

16. A hivatalos magyar névalak meghatározásakor megcsonkított neveket ki kell egészíteni az egykori magyar jelzővel (pl. *Kozárovce: Garamkovácsi* és nem *Kovácsi*; *Diosig: Bihardiószeg* és nem *Diószeg*; *Bratislava-Petržalka: Pozsonyligetfalu* és nem *Ligetfalu*; *Jahodná: Pozsonyeperjes* és nem *Eperjes*).

17. A megváltozott helyesírási szabályok következtében előállt helyesírási és nyomdahiányokat javítani kell (pl. *Körös* és nem *Kőrös*; *Őrihodos*, nem *Őrihodos*; *Vöröshid* és nem *Vöröshid*; *c* és nem *cz*; *Nagyszőlős*, nem *Nagyszöllős*; *Sopronnyék-Harácsony* és nem *Sopronnyék-Harácsony*; *Maroshéviz* és nem *Maroshéviz*; *Málnásfürdő* és nem *Málnás-fürdő*; *Lajtaiújfalú* és nem *Lajtaiújfalú*).

9. A Földrajzinév-bizottság fontosabb döntései, állásfoglalásai a határon túli vasútállomások nevével kapcsolatban. – A bizottsági határozatok alábbi (nem teljes körű) felsorolása bizonyítja, hogy a vasút és a Földrajzinév-bizottság mennyire fontos feladatának tekintette a határon túli vasútállomások egyértelmű megnevezésének kérdését.

„16/222. (1993. XII. 15.) Külföldi vasútállomás neve. A bizottság úgy ítéli meg, hogy szükségtelen a szlovákiai Slovenské Nové Mesto területén fekvő vasútállomásnak magyar nevet adni.

16/223. Külföldi vasútállomás neve. (1993. XII. 15.) A szlovákiai Komárom vasútállomásának magyar nevében a bizottság nem foglal állást.

16/224. (1993. XII. 15.) A bizottság véleménye szerint a vasútállomások magyar nevének feltüntetésénél kérdésesnek látszik olyan módszer alkalmazásának helyessége, amikor a helyi magyar lakosság állomáshasználatának tükröztetése érdekében a magyar állomásnév nem az idegen nyelvű állomásnévben használt településnév magyar megfelelője, hanem egy másiké.

20/277. (1995. V. 25.) A bizottság véleménye szerint a határokon túli magyar helységnévek használata nyelvi és nem politikai kérdés.

20/278. (1995. V. 25.) A bizottság készítsen jegyzéket az általános és a térképi használatra szánt határon túli magyar helységnévekről.

20/279. (1995. V. 25.) Határon túli magyar helységnév. A bizottság azt támogatja, hogy Komárno magyar neve Révkomárom legyen.

69/645. (2009. XII. 14.) FNB. Áf.: A Földrajzinév-bizottság úgy foglalt állást, hogy a magyarországi magyar nyelvű vasútállomási utastájékoztatóban a határon túli állomások magyar nevét kell használni, amennyiben az eltér a hivatalos állomásnévtől. A magyar

állomásneveket a vasúti menetrend névmutatójában is szerepeltetni kell. A használandó magyar névalakokat a 70/653. (2010. III. 29.) FNB. Áf. számon kismértékben módosított táblázat tartalmazza.

79/723. (2012. III. 6.) FNB. Áf.: Magyarországról induló vonatok külföldi megállási helyeinek magyar neveiről. A 70/653. (2010. III. 29.) FNB. Áf. állásfoglalásban korábban már tárgyalt névlista az alábbiak szerint kiegészül minden olyan vasútállomás nevével, amelyre Magyarországon vasúti menetjegy adható ki. Megjegyzés: a lista még nem tekinthető véglegesnek, a bizottság júniusi ülésén még néhány helyen változhat.

80/735. (2012. VI. 19.) FNB. Áf.: A Magyarországról induló vonatok külföldi megállási helyeinek magyar neveit a Bizottság a csatolt lista szerint állapítja meg. A névlista tartalmazza minden olyan szomszédos országbeli vasútállomás helyi hivatalos és magyar nevét (ha van ilyen), amelyre Magyarországon vasúti menetjegy adható ki. (A 79/723. (2012. III. 6.) FNB. Áf. kiegészítése, pontosítása, véglegesítése.)”

10. A Földrajzinév-bizottság 1993–2012 közötti döntései alapján megváltoztatott határon túli magyar vasútállomásnevek

10.1. A Földrajzinév-bizottság 45 osztrák állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésűeket az 1. táblázat tartalmazza.

Hivatalos név	1915. évi magyar név	FNB-névjavaslat
<i>Bad Neusiedl am See</i>	<i>Nezsider-Alsóváros</i>	<i>Nezsiderfürdő</i>
<i>Bruck an der Leitha</i>	<i>Bruck-Királyhida</i>	<i>Királyhida</i>
<i>Eisenstadt Schule</i>	–	<i>Kismarton-Iskola</i>
<i>Mönchof Haltestelle</i>	–	<i>Barátudvar</i>
<i>Neckenmarkt-Horitschon</i>	<i>Sopronnyék-Haracsony</i> ¹	<i>Sopronnyék-Haracsony</i>
<i>Parndorf Ort</i>	–	<i>Pándorfalu megálló</i>
<i>Schützen am Gebirge Bahnstrasse</i>	–	<i>Sérc-Bahnstrasse</i>
<i>Vulkaprodersdorf Haltestelle</i>	<i>Vulkapordány megálló</i>	<i>Vulkapordány megálló</i>

1. táblázat: Ausztriai állomásnevek magyar megfelelői

10.2. A Földrajzinév-bizottság 44 horvátországi állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésűeket a 2. táblázat sorolja fel.

Hivatalos név	1915. évi magyar név	FNB-névjavaslat
<i>Beli Manastir</i>	<i>Baranyavár-Pélmonostor</i> ²	<i>Pélmonostor</i>
<i>Bjelovar</i>	<i>Bjelovar</i>	<i>Belovár</i>
<i>Dalj</i>	<i>Dalj</i>	<i>Dalja</i>
<i>Đakovo</i>	<i>Đakovo</i>	<i>Diakovár</i>
<i>Đurđevac</i>	<i>Gjurgjevac</i>	<i>Djurđjevac</i>
<i>Donji Kraljevec</i>	<i>Murakirály-Perlak</i>	<i>Murakirály</i>

¹ Az 1915. évi menetrendben (Mr. 1915: XVII. és 68) helyesírási hibával szerepel *Haracsony* (Hnt. 1913: 641) helyett.

² 1944. évi magyar név: *Pélmonostor*.

<i>Drnje</i>	<i>Drnja</i>	<i>Dernye</i>
<i>Erdut</i>	<i>Erdut</i>	<i>Erdőd</i>
<i>Hrv. Kostajnica</i>	<i>Kostajnica</i>	<i>Kostajnica</i>
<i>Ivanić Grad</i>	<i>Ivanić-grad</i>	<i>Ivanicsvár</i>
<i>Jastrebarsko</i>	<i>Jastrebarsko</i>	<i>Jaska</i>
<i>Karlovac</i>	<i>Karlovac</i>	<i>Károlyváros</i>
<i>Koprivnica</i>	<i>Koprivnica</i>	<i>Kapronca</i>
<i>Kotoriba</i>	<i>Kotor-Alsódomboru</i>	<i>Kotor</i>
<i>Križevci</i>	<i>Križevci</i>	<i>Körös</i>
<i>Laslovo-Korog</i>	<i>Laslovo-Korog</i>	<i>Szentlászló-Kórógy</i>
<i>Nova Kapela-Batrina</i>	<i>Nova Kapela-Batrina</i>	<i>Újkapela-Batrina</i>
<i>Našice</i>	<i>Našice</i>	<i>Nasic</i>
<i>Nova Gradiška</i>	<i>Nova Gradiška</i>	<i>Újgradiska</i>
<i>Osijek</i>	<i>Osijek</i>	<i>Eszék</i>
<i>Osijek Donji Grad</i>	<i>Osijek Donji grad</i>	<i>Eszék-Alsóváros</i>
<i>Pakrac</i>	<i>Pakrac</i>	<i>Pakrác</i>
<i>Pula</i>	–	<i>Póla</i>
<i>Rijeka</i>	<i>Fiume</i>	<i>Fiume</i>
<i>Sarvaš³</i>	<i>Drava-Sarvaš</i>	<i>Drávaszarvas</i>
<i>Sisak</i>	<i>Sisak</i>	<i>Sziszek</i>
<i>Slatina</i>	<i>Slatina</i>	<i>Szlatina</i>
<i>Varaždin</i>	<i>Varaždin</i>	<i>Varasd</i>
<i>Vinkovci</i>	<i>Vinkovci</i>	<i>Vinkovce</i>
<i>Virovitica</i>	<i>Virovitica</i>	<i>Verőce</i>
<i>Vladislavci</i>	<i>Vladislavci</i>	<i>Lacháza</i>
<i>Vukovar</i>	<i>Vukovar</i>	<i>Vukovár</i>
<i>Zagreb Gl. Kol.</i>	<i>Zagreb MÁV</i>	<i>Zágráb</i>
<i>Županja</i>	<i>Županja</i>	<i>Zsupanya</i>

2. táblázat: Horvátországi állomásnevek magyar megfelelői

10.3. A Földrajzinév-bizottság 99 romániai állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésűeket a 3. táblázat mutatja.

Hivatalos név	1944. évi magyar név	FNB-névjavaslat
<i>Bacău</i>	–	<i>Bákó</i>
<i>Blaj⁴</i>	–	<i>Balázsfalva</i>
<i>București Băneasa</i>	<i>Bukarest</i>	<i>Bukarest</i>
<i>București Nord</i>	<i>Bukarest</i>	<i>Bukarest</i>
<i>Busag</i>	<i>Buság-Misztótfalu</i>	<i>Buság</i>
<i>Buzău</i>	–	<i>Bodzavásár</i>
<i>Dej Călători</i>	<i>Dés</i>	<i>Dés</i>

³ Sarvaš csak hosszas vita után kapta meg a magyar Szarvas várostól öt megkülönböztető *Drávaszarvas* nevet. Döntő érvként szolgált, hogy a vasútállomás már 1915-ben *Drava-Sarvaš* néven szerepelt (Mr. 1915: VI. és 53).

⁴ 1915. évi magyar név: *Küküllőszög*.

Hivatalos név	1944. évi magyar név	FNB-névjavaslat
<i>Dornești</i>	–	<i>Hadikfalva</i>
<i>Drobeta Turnu Severin</i>	–	<i>Szörényvár</i>
<i>Focșani</i>	–	<i>Foksány</i>
<i>Iași</i>	–	<i>Jászvásár</i>
<i>Piatra Neamț</i>	–	<i>Karácsonkő</i>
<i>Predeal</i>	<i>Predeal</i>	<i>Predeál</i>
<i>Războieni</i> ⁵	<i>Székelykocsárd</i>	<i>Székelykocsárd</i>
<i>Reșița Sud</i>	<i>Resicabánya</i>	<i>Resicabánya</i>
<i>Satu Mare Sud</i>	<i>Szatmárnémeti-Gőzfűrés</i>	<i>Szatmárnémeti-Gőzfűrés</i>
<i>Târgu Jiu</i>	–	<i>Zsilvásárhely</i>
<i>Timișoara Nord</i>	<i>Temesvár-Józsefváros</i>	<i>Temesvár</i>
<i>Toplița</i>	<i>Maroshéviz</i>	<i>Maroshéviz</i>
<i>Vaslui</i>	–	<i>Vaszló</i>

3. táblázat: Romániai állomásnevek magyar megfelelői

A névsorban szerepelnek egyes, moldvai és óromániai magyar néven közismert települések is. A bizottság nem vette fel azonban a listába magyar névváltozatként több moldvai város román nevének magyar kiejtés szerint írt nevét.

10.4. A Földrajznev-bizottság 174 szlovákiai állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésüket a 4. táblázat sorolja fel.

Hivatalos név	1915. évi magyar név	Eltérő hivatalos magyar név	FNB-névjavaslat
<i>Bratislava hlavná stanica</i>	<i>Pozsony</i>	–	<i>Pozsony</i>
<i>Bratislava-Nové Mesto</i>	–	–	<i>Pozsonyújváros</i>
<i>Bratislava-Petržalka</i>	<i>Pozsonyligetfalu</i>	<i>Ligetfalu</i>	<i>Pozsonyligetfalu</i>
<i>Bratislava-Vinohrady</i>	–	–	<i>Pozsony-Szőlőhegy</i>
<i>Bytča</i>	<i>Nagybiccse-Peredmér</i>	–	<i>Nagybiccse</i>
<i>Čierna nad Tisou</i>	<i>Ágcsernyő</i>	–	<i>Tizacsernyő</i>
<i>Dobšinská Ladvá Jaskyňa</i>	–	–	<i>Dobsina-Jégbarlang</i>
<i>Geča</i>	<i>Csontosfalva-Hernádgezse</i>	–	<i>Hernádgezse</i>
<i>Hronská Dúbrava</i>	<i>Garamberzence</i> ⁶	<i>Felsőbesenyő</i> ⁷	<i>Garamberzence</i>
<i>Kechmec</i>	<i>Abaujvár-Kenyhec</i>	–	<i>Kenyhec</i>

⁵ Războieni vasútállomás román névadó településének magyar neve *Székelyföldvár*, de a vasúti csomópont magyar nevét tradicionálisan a szomszédos Székelykocsárd adja.

⁶ Az elágazó állomás magyar nevét Hronská Breznica, szlovák nevét Hronská Dúbrava település adja.

⁷ Uaz.

<i>Komárno</i>	<i>Újkomárom</i> ⁸	–	<i>Révkomárom</i>
<i>Košice predmestie</i>	<i>Kassa-Erzsébetváros</i>	–	<i>Kassa-Erzsébetváros</i>
<i>Kováčov</i>	<i>Esztergomi csavargózös</i> ⁹	–	<i>Kovácspatak</i>
<i>Kysak</i>	<i>Abos</i>	–	<i>Sároskőszeg</i>
<i>Lenartovce</i>	<i>Sajólénártfalva</i>	<i>Sajólénártfala</i>	<i>Sajólénártfalva</i>
<i>Lúky pod Makytou</i>	–	–	<i>Fehérhalom</i>
<i>Michalany</i>	<i>Legenye-Alsómihályi</i>	–	<i>Alsómihályi</i>
<i>Mlynky</i>	–	–	<i>Hollópatak</i> ¹⁰
<i>Podhájska</i>	<i>Szencse</i>	<i>Bellegszencse</i>	<i>Szencse</i>
<i>Poprad-Tatry</i>	<i>Poprád-Felka</i>	–	<i>Poprád</i>
<i>Prešov</i>	<i>Eperjes</i>	–	<i>Eperjes</i> ¹¹
<i>Pribeník</i>	<i>Perbenyik</i> ¹²	–	<i>Perbenyik</i>
<i>Prievidza</i>	<i>Privigye-Bajmócfürdő</i>	–	<i>Privigye</i>
<i>Púchov</i>	<i>Puhó-Kocskócz</i>	–	<i>Puhó</i>
<i>Sládkovičovo</i>	<i>Németdiószeg</i> ¹³	–	<i>Diószeg</i>
<i>Seňa</i>	<i>Abaujszina- Alsókéked</i>	–	<i>Abaujszina</i>
<i>Štatorská Bukovinka</i> ¹⁴	–	–	<i>Sátorosbánya</i> ¹⁵
<i>Slovenské Nové Mesto</i>	<i>Sátoraljaújhely- Gyártelep</i>	<i>Újhely</i>	<i>Kisújhely</i>
<i>Smolenice</i>	<i>Pozsonynádasd- Szomolány</i>	–	<i>Szomolány</i>
<i>Štúrovo</i>	<i>Párkány-Nána</i>	–	<i>Párkány</i>
<i>Trenčianska Teplá</i>	<i>Hőlak-Trencsénteplic</i>	–	<i>Trencsénhőlak</i>
<i>Valalíky</i>	<i>Búzafalva</i>	<i>(Kassamindszent)</i>	<i>Búzafalva</i>

4. táblázat: Szlovákiai állomásnevek magyar megfelelői

⁸ 1944. évi magyar név: *Komárom északi pu.*⁹ 1944. évi magyar név: *Kovácspatak.*¹⁰ A magyar nyelvhatáron kívül fekvő Mlynky magyar nevének megállapítását hosszas vita előzte meg. A település magyar nevéként a legtöbb forrás a *Hollópatak* (HAJDÚ-MOHAROS 2000: 106, LELKES 2011: 300, CZIBULKA 2011: 213) nevet ismeri a több bányatelepülés közös magyar nevéként, annak ellenére, hogy a *Mlynky* név valójában a *Rossmalom* nevű településrész neve volt (CZIBULKA 2011: 213).¹¹ Prešov (Eperjes) város magyar nevéként az utóbbi időben terjed a *Sároserperjes* név, mivel a Pozsony melletti Jahodná (Pozsonyepérjes) hivatalos magyar nevéként a jelző nélküli *Eperjes* nevet állapították meg a települések kisebbségi nyelven való megjelöléséről szóló 1994. évi 191. törvényben. A Földrajzinév-bizottság nem támogatta az új előtag használatát.¹² 1944. évi magyar név: *Királyhelmec-Perbenyik.*¹³ 1944. évi magyar név: *Diószeg.*¹⁴ 1944. évi magyar név: *Sátoros.*¹⁵ Az 1960-ban létesített település a Ragyolc községből kivált Bükkkrét, Macskalyuk, Medves, Sátorosbánya, Sátorospusztá lakott helyekből alakult (WILDNER 1996: 154). A *Sátorosbánya* nevet a közúti határállomással azonos elnevezésre törekvés indokolja.

10.5. A Földrajzinév-bizottság 42 szerbiai állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésűeket az 5. táblázat mutatja be.

Hivatalos név	1915. és 1944. évi magyar név	FNB-névjavaslat
<i>Bački Vinogradi</i>	<i>Horgosi Királyhalom</i>	<i>Királyhalom</i>
<i>Hajdukovo</i>	<i>Ludaspuszta</i>	<i>Hajdújárás</i>
<i>Indija</i>	<i>Indjija</i>	<i>India</i>
<i>Kula</i>	<i>Kula</i>	<i>Kúla</i>
<i>Nova Pazova</i>	<i>Nova Pazova</i>	<i>Újpázova</i>
<i>Novi Becej</i>	<i>Törökbecse-Aracs</i>	<i>Törökbecse</i>
<i>Novi Beograd</i>	–	<i>Újbelgrád</i>
<i>Palić</i>	<i>Palicsfürdő</i>	<i>Palics</i>
<i>Pančevački most</i>	–	<i>Pancsovai híd</i>
<i>Šabac</i>	<i>Šabac</i>	<i>Szabács</i>
<i>Sremski Karlovci</i>	<i>Srijemski- Karlovci</i>	<i>Karlóca</i>
<i>Stara Pazova</i>	<i>Stara Pazova</i>	<i>Ópázova</i>
<i>Vrbas</i>	<i>Újverbász</i>	<i>Verbász</i>
<i>Zemun</i>	<i>Zemun</i>	<i>Zimony</i>

5. táblázat: Szerbiai állomásnevek magyar megfelelői

10.6. A Földrajzinév-bizottság 5 szlovéniai állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésűeket a 6. táblázat sorolja fel.

Hivatalos név	Magyar név
<i>Lipovci</i>	<i>Hársliget</i>
<i>Ormož</i>	<i>Ormosd</i>

6. táblázat: Szlovéniai állomásnevek magyar megfelelői

10.7. A Földrajzinév-bizottság 14 ukrainai állomásnévben döntött. Ezek közül a korábban nem egyértelmű magyar elnevezésűeket a 7. táblázat szemlélteti.

Ukrán név	Latin betűs átírás	Magyar név
<i>Батьово</i>	<i>Bat'ovo</i>	<i>Bátyú</i>
<i>Берегове</i>	<i>Berehove</i>	<i>Beregszász</i>
<i>Чоп</i>	<i>Chop</i>	<i>Csap</i>
<i>Королеве</i>	<i>Koroleve</i>	<i>Királyháza</i>
<i>Мукачеве</i>	<i>Mukacheve</i>	<i>Munkács</i>
<i>Рахів</i>	<i>Rakhiv</i>	<i>Rahó</i>
<i>Тересва</i>	<i>Teresva</i>	<i>Taracköz</i>
<i>Ужгород</i>	<i>Uzhhorod</i>	<i>Ungvár</i>
<i>Виноградів-Закарпатський</i>	<i>Vynohradiv-Zakarpats'kyi</i>	<i>Nagyszőlős</i>
<i>Київ</i>	<i>Kyiv</i>	<i>Kijev</i>
<i>Львів</i>	<i>Lviv</i>	<i>Lemberg</i>
<i>Одеса</i>	<i>Odesa</i>	<i>Odessza</i>
<i>Вінниця</i>	<i>Vinnytsia</i>	<i>Vinnyica</i>

7. táblázat: Ukrainai állomásnevek latinbetűs átírása és magyar megfelelői

11. Merre tovább? – A szakmai elvek gyakorlati végrehajtásába sokszor hiba csúszik. Egy-egy jó szándékú beavatkozó évek munkáját teheti tönkre. Így szerepelhetett – szabálytalanul, a nemzetközi előírásokat megsértve – a menetrendkönyvben zárójelbe téve *Párkány* és *Órihódos* (azzal a magyarázattal, hogy a magyar belföldi vonat végállomása). Egy-egy nyomdai szedő, szerkesztő vagy korrektor pedig esetleg az utolsó pillanatban javítja át az újonnan beírt jóról a korábbi rossz névalakra a nagy nehezen javított nevet.

Hasonló a helyzet az állomási hangosbemondással. A nagyállomásokon gyakorlatilag nincs idő a teljes hanganyag közlésére. Egy-egy induló vonatot legalább háromszor, érkező vonatot kétszer be kell mondani. Közölni kell a szerelvények be- és kitolását, a tolatási mozgásokat, balesetvédelmi, vagyonvédelmi tájékoztatást kell adni, ismertetni kell a vonatkésést, a megváltozott indulási vagy érkezési vágányt. Az idegen nyelvű tájékoztató szövegek megírása, hangfelvétele munka-, idő- és pénzigényes. Az elmúlt években gyakorlatilag a menetrendváltásra még nem volt nyomtatott menetrend, amiből dolgozni lehetett volna, a pénzhiány pedig állandósult.

Nyilvánvaló, hogy az idegen nyelvű utastájékoztatásra szükség van. Ehhez a megfelelő forrásokat a közszolgáltatási szerződésben kellene biztosítani. De a nemzetközi személyszállítás nem közszolgáltatás. A kulturált tájékoztatás szakmai, nem pedig politikai kérdés. Szakmailag elfogadhatatlan, hogy az ország főpályaudvarán vagy a határállomásokon a nemzetközi vonatokat nem mondják be az érintett országok nyelvén és a turisták által általánosan értett angol, német, francia nyelven. Az idegen nyelvű bemondással példát tudnánk mutatni szomszédainknak, barátainknak, és emelt fővel használhatnánk a történelmi magyar neveket, hiszen teljes tájékoztatást adtunk.

A MÁV hagyományosan ápolja a magyarságtudatot. A nemzetközi menetrend akkori szerkesztőjének, Farkas Károlynak a kezdeményezésére az 1991/1992. évi menetrendtől kezdődően a menetrendi lapok színét tudatosan megváltoztatva piros-fehér-zöld sorrendet alakítottak ki. A magyar nemzetközi menetrend sok információt tartalmazott, ezért ezt használták a szomszéd országok vasutasai is a nemzetközi utastájékoztatáshoz. Ez a színösszeállítás a mai napig él.

A MÁV és a MÁV-START, mint az előzményekkel bizonyítható – sajátos korlátai között – évtizedek óta azon van, hogy tudatosítsa a külföldi magyar neveket. A közforgalmú vasúti menetrendben a nemzetközi állomások és nemzetközi vonatok névmutatója utalónévként feltünteti a települések magyar nevét. A magyar állomásnévlista folyamatosan bővül, finomodik.

Az állomási utastájékoztatás és ezen belül a hangosbemondás rendszere ugyanakkor felülvizsgálatra szorul. A budapesti fejpályaudvarok tájékoztató rendszere toldott-foldott, hiányos. A külföldi nagyállomásokon óriási összesítő vizuális táblák és monitorok tömkelege adja az alaptájékoztatást. A hangosbemondás csak kiegészítő célzott információt ad az egyes peronokra, illetőleg az eltéréseket közli. A Budapest-Keleti pályaudvar új vizuális összesítő táblája sokat javított a tájékoztatáson, de továbbra is hiányoznak az azonos adatok megjelenítésére alkalmas vágányvég- és oldaltáblák, illetőleg a monitorok. És hiányzik az állandó vágánykiosztási és vonatfelállítási rendszer, illetve a stabil menetrendszerűség. Egységes utastájékoztató rendszer és megbízható menetrendszerűség nélkül pedig bármilyen szabályozás halálra van ítéelve, mert gyakorlati végrehajtása ellehetetlenül. A stabilitáshoz új vágányok építése, pályarekonstrukció és rendszerfejlesztés szükséges. És pénz, rengeteg pénz.

Jelenleg sem Magyarországon, sem a szomszédos országokban nem található olyan összeállítás vagy térkép, amely valamennyi település egyértelmű magyar nevét tartalmazná. Nagy segítséget nyújtana a magyar állomásnévanyag megőrzése érdekében tervezett további munkánkhoz, ha elkészülne egy olyan aktuális településlista, amely tartalmazná a történelmi magyarországi települések mai hivatalos nevét és ennek megfelelő, hivatalosan használható magyar nevét (és a korábbi névelőzményeket is), mert ennek figyelembevételével a vasútállomások listáját könnyebben tudná a vasút is összeállítani. A Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium nagy segítséget nyújtana a magyar településnév-anyag megőrzéséhez és életben tartásához, ha a hazai és a határon túli magyar szervezetek, a nyelvész szakemberek és a Földrajzinév-bizottság bevonásával elkészítené a történelmi Magyarország aktuális magyar településnév-listáját a közigazgatási és névváltozásokkal együtt. Ehhez LELKES GYÖRGY könyve, adatbázisa és szaktudása megfelelő alapot szolgáltatna. És akkor nemcsak a vasúti utastájékoztató lenne egyértelműbb, hanem az anyakönyvvezetők számára is megfelelő útmutató állna rendelkezésre.

A Földrajzinév-bizottság 12/160. (1992. VI. 4.) állásfoglalása a magyar helységnevekben előforduló helyesírási hibák javítását kéri a KSH-helységnevtár szerkesztőségétől. Összesen 20 helységnevet szorolna javításra: *Baranyahídvég* (helyesen: *Baranyahídvég*), *Bucsu* (helyesen: *Búcsú*), *Bucsuszentlászló* (helyesen: *Búcsúszentlászló*), *Csikóstöttös* (helyesen: *Csikóstöttös*), *Fűzvölgy* (helyesen: *Fűzvölgy*), *Gutatöttös* (1992-től *Rábatöttös*) (helyesen: *Rábatöttös*), *Gyepükaján* (helyesen: *Gyepükaján*), *Hídvégardó* (helyesen: *Hídvégardó*), *Himesháza* (helyesen: *Himesháza*), *Kővágótöttös* (helyesen: *Kővágótöttös*), *Megyehíd* (helyesen: *Megyehíd*), *Nyirád* (helyesen: *Nyirád*), *Óhid* (helyesen: *Óhid*), *Rábahídvég* (helyesen: *Rábahídvég*), *Sajóhídvég* (helyesen: *Sajóhídvég*), *Szabadhídvég* (helyesen: *Szabadhídvég*), *Szihalom* (helyesen: *Szihalom*), *Szin* (helyesen: *Szín*), *Szinpetri* (helyesen: *Színpetri*), *Timár* (helyesen: *Timár*). Az egységes helynévkönyv elkészülésébe vetett hitet erősen csökkenti azonban az a tény, hogy az e neveket viselő településeknek ez ideig csak a fele (*Baranyahídvég*, *Búcsúszentlászló*, *Fűzvölgy*, *Kővágótöttös*, *Megyehíd*, *Óhid*, *Rábahídvég*, *Sajóhídvég* és *Szabadhídvég*) kérte nevének javítását. Ez 2004. január 1-jével meg is történt. A többi település neve továbbra is helyesírási hibával szerepel a helységnevtárban, mert önkormányzata nem vette figyelembe a magyar helyesírás szabályainak változásait, és a névváltoztatást a jelenlegi jogszabályok szerint csak az önkormányzat képviselőtestülete kezdeményezheti. Mit várhatunk akkor a határon túli településnevek egységesítésének kérdéskörében?

A költői kérdésre a Földrajzinév-bizottság legutóbbi állásfoglalása ad választ: „82/750. (2012. XII. 11.) FNB. Áf.: A Bizottság megerősíti, hogy a MÁV kapcsolatos (2011. szeptember 29-i, K-4170/2011. sz.) levelében javasolt névváltozatok közül a Magyarországról induló vonatok külföldi megállási helyeinek ajánlott magyar megfelelőit a 80. ülésen elfogadott 80/735. (2012. VI. 19.) FNB. Áf. állásfoglalás alapján határozta meg. A magyar nyelvű közbeszédben, médiában, illetve irodalomban a külföldi neveknek számos további magyar névváltozata fordulhat elő.”

Internetes források

A Földrajzinév-bizottság döntései:

2–72. ülés: http://www.kormany.hu/download/0/9f/a0000/foldrajzinev_bizottsag_dontesei_2-72.pdf

79. ülés: <http://www.kormany.hu/download/a/3b/80000/79%20ülés%20döntései-j.pdf>

80. ülés: <http://www.kormany.hu/download/3/ab/b0000/A%2080%20%20ülés%20döntései.pdf>

82. ülés: <http://www.kormany.hu/download/0/83/c0000/FNB%2082%20%20ülés%20döntései.pdf>

Hivatkozott irodalom

BŐDECS BARNÁ 2009. *Vonat indul Oradeába*. <http://iho.hu/hir/oradea> (2009.03.13.)

CZIBULKA IMRE 2011. *Helynevek máz alatt – Szlovákiai települések magyar–szlovák és szlovák–magyar nevei*. Pozsony.

HAJDÚ-MOHAROS JÓZSEF 2000. *Magyar településtár*. Budapest.

Hnt. 1913. = *A Magyar Szent Korona országainak helységnévtára 1913*. Budapest.

Hnt. 1944. = *Magyarország helységnévtára 1944*. Budapest.

Hnt. 2003. = *A Magyar Köztársaság helységnévtára 2003*. Budapest.

LELKES GYÖRGY 2011. *Magyar helységnév-azonosító szótár*. Budapest.

Mr. 1915. = *A magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve. 1915. nyári menetrend*. Budapest.

Mr. 1944. = *Hivatalos menetrendkönyv 1944. június 5-től*. Budapest.

PERGER IMRE 2009a. *Minek is nevezzetek?* <http://iho.hu/hir/minekisneveztek> (2009.03.13.)

PERGER IMRE 2009b. Nyelvében él a vasút. *Indóház* 2009. július, 18–23.

PERGER IMRE 2004. Állomáskezesztelő. In: BALÁZS GÉZA szerk., *A magyar nyelvi kultúra jelene és jövője*. 1–2. Budapest. 1: 347–59.

SZABÓ M. ATTILA 2003. *Erdély, Bánság és Partium történeti és közigazgatási helységnévtára*. 1–2. Csíkszereda.

Szlovákia autóatlasza. Szarvas/TOP-O-GRÁF, Budapest, 2000.

TEGZES JÁNOS 2009. *Pro és kontra*. <http://iho.hu/hir/proeskontra> (2009.03.20.)

WILDNER DÉNES 1996. *Ortslexikon der ehemaligen Gebiete des historischen Ungarns. A történelmi Magyarország egykori területeinek helynévtára*. 1–2. München.

PERGER IMRE

IMRE PERGER, Names for railway stations beyond the borders of Hungary in information services for railway passengers

This paper presents the problems in identifying the contemporary Hungarian names for railway stations in the Carpathian Basin that formerly were known only by their Hungarian names. The author describes the changes of the names for the relevant settlements as well as those of the names for their railway stations from the time of the official settlement names standardization up to the present (i.e. between 1898 and 2013), which have led to misunderstandings in everyday communication and, especially, in information services for railway passengers. The paper presents the international rules and requirements for naming railway stations, and discusses the relevant regulations by the Hungarian Railways. The author explains why the Hungarian names cannot be used in timetables and why the exclusive use of Hungarian names for railway stations beyond the borders of the present-day Hungary cannot be claimed in information services. The author also discusses the queries on name use posed by the Hungarian Railways to the Hungarian Committee on Geographical Names; and based on the decisions involving an accepted list of railway station

names, summarizes the principles to be followed in name use, exploring the professional background of the actual decisions. Because of the lack of unified practice concerning the use of the Hungarian names for settlements beyond the borders of the present-day Hungary, the author initiates the compilation of a standardized historical and administrative gazetteer.