

PERGER IMRE

ORSZÁGNEVEK A MAGYAR VASÚTON

Kivonat

A vasútállomások nevének kialakulását és változásait sokan elemezték. Vannak nem hivatalos, de sokak által használt nevek, amelyeknek eredetét homály fedi. Érdekes kérdés, hogy miként kerülhetett be a vasúti használatba egyes távoli országok vagy városok neve, mint Burma, „Mekszikó”, Amerika, India, Kambodzsa, Vietnám, Marchegg. A távoli országok neve a vasúti névhasználatban olyankor tűnik fel, amikor valami egzotikus, félreeső, nehezen megközelíthető helyet akarnak megkülönböztetni. Ezek a nevek legtöbbször csak a belső kommunikációt szolgálják, néhányuk azonban a mindennapi kommunikáció része lesz. Ez a név generációról generációra továbbadódik, eredete azonban lassan a feledésbe merül. Emiatt legtöbbször csak találgatni lehet, hogy honnan származnak ezek a tájidegen, de frapáns elnevezések. A különleges nevek azután is megmaradnak, amikor az eredeti objektum a funkcióját veszti vagy megszűnik. Az érdekes név azonban tovább színesíti a magyar névkincset.

Kulcsszavak: vasútvonalnevek, hivatalos, nem hivatalos nevek, Burma, „Mekszikó”, Amerika, India, Kambodzsa, Vietnám, Marchegg

A vasúton alkalmazott állomásnevek kialakulása, változása már több elemzést megért, és még többet fog, de vannak nem hivatalos, sokak által használt nevek is, amelyeknek eredetét homály fedi. Egyértelműen az antropológiai névadás esetei (Balázs–Takács 2009: 133–7), egyben folklorisztikus nevek (Balázs 2020: 225–33). Ezek közül próbálok meg néhány név eredetét kinyomozni. Különös talány, hogy miként kerülhetett be a vasúti használatba egyes távoli országok vagy városok neve. Általában a vasutasberkekben ismert csak a Burma, „Mekszikó”, Amerika, India, Kambodzsa, Vietnám, Marchegg nevét tartalmazó objektumok sora, de néhány előmerészkedik a mindennapi beszédben is. Dolgozatom kapcsolódik a vasút-antropológiai, vasútnéprajzi kutatásokhoz (Bali–Máté 2008; Balázs–Molnár 2017). A népi vasútnevek pedig földézik bennünk a mesei tulajdonneveket, pl. Amerika, India (Indija), Felső-India (Marosi 1981: 49; Balázs 1983: 49; Balázs–Várkonyi 1987: 49–50; Balázs–Barati–Wolosz 1989: 51–2; Villányi 2023).

Burma: Nagy-Burma, Kis-Burma. Az egzotikus Távolság-Kelet ma Mianmarnak nevezett országának hajdani angol neve három helyen is feltűnik

a vasutasköznelyben. A Burma név két vasútvonalat jelent Budapesten: a Kis-Burma és a Nagy-Burma nevű összekötő vágányt. Ezeken rendszeres személyszállítás nem folyt, feladatuk a budapesti vasútvonalak tehermentesítéseként a nagyobb forgalmú dél-pesti vasútállomások teherforgalmának kerülő úton történő elvezetése volt. A két vasútvonalból a Kis-Burma már nem létezik, elbontották, a Nagy-Burma még fizikailag megvan, de hiányzó részei (szakaszok, kereszteződések) miatt évek óta nem járható, és emiatt törölték a vasútvonalak listájából. A harmadik Burma az Ormánság vasútvonala Barcs és Villány között személyforgalom nélkül, egyes részein korlátozott teherforgalommal. Két Burma már megszűnt, a harmadik a teljes megszűnés szélén áll. Nem szerencsés elnevezés.

A Nagy-Burmának nevezett, 1882-ben megépült vasútvonal (Budapest) Szemeretelep–Pestszentlőrinc–Soroksár között köti össze a ceglédi és a kelebiai vasútvonalat. A Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony–Belgrád vasútvonal építéséhez kapcsolódva építették meg a peastszentlőrinci kavicsbányától, és a soroksári állomás előtt kötötték be az épülő új vasútvonalba, hogy ezen szállítsák az építéshez szükséges anyagot.

A Burma név eredete után kutatva több feltételezéssel találkoztam.

- (1) Volt, aki a 3. angol–burmai háborúhoz kötötte a nevet. Ezt cáfolhatja, hogy a vasutat 1881 és 1884 között építették, a háború pedig később, 1885–1887 között zajlott. Egy friss forrás szerint: „Nos, a név eredetét nem igazán ismerjük, de valami olyat hallottunk, hogy valamikor, amikor Burmában (ma Mianmar, és most sincs éppen rendben minden...) valami nagy zrí volt, akkor mi éppen »szolidaritottunk« az országgal, és ezért ragadt rá a név. Hogy mi ebből az igaz? Nem tudjuk...” (URL1).
- (2) Más a burmai király budapesti látogatásával hozta összefüggésbe. Ennek sem találtam nyomát.
- (3) Káldi István vasútmérnök barátom talált egy érdekes adalékot. A *Híd* című folyóirat 2014/4. számában jelent meg Csorba Béla Szolnoktól Sabácig című írása, melyben Koczka József 1914. évi naplójából közöl részleteket. Ebben szerepel Burma, ami egy félsziget a Duna és a Száva összefolyásánál, a vasúti híd közelében. A szerző lábjegyzetben így fogalmaz: „Akkoriban a Burma a Duna és a Száva alkotta félsziget, közvetlenül ez utóbbi torkolatától északra, a magyar oldalon. Mellette vezetett fel a Száva-hídra a két országot összekötő vasút” (Csorba 2014: 95). A Burma név a III. katonai felmérés térképén is szerepel egy magaslati pontként.



1. ábra: Burma a III. katonai felmérés térképén

Köller László és Vörös József (2017) szerint „a kavicságyazathoz szükséges kavicsot Lónyay Menyhért birtokáról [szállították] a mai Szemere-telep állomás melletti bányából. A teljes kavicsmennyiség elszállításához épült ki a 10 km hosszú Nagy-Burma-vasútvonal, amely eredetileg deltavágánnyal kapcsolódott a fővonalhoz Soroksár állomás déli végén.” Így a Belgrád előtti Burma név akár valamilyen szerepet kaphatna a névadásban, hiszen ha az egész vonalat Pestszentlőrincről szolgálták ki, akkor egészen a Száva-parti Burmáig vihették a kavicsot. (Megjegyzendő, hogy a Nagy-Burma a III. katonai felmérés térképén Schhotter Bahn 'kavicsvasút, sódervasút' néven szerepel.) A Burma név korai megjelenését mindenesetre erősen megkérdőjelezi az a tény, hogy a RévaiLex. 1912-ben az országot még „Birma (ang. Burma, a bennszülöttek nyelvén Mranma)” (RévaiLex 3: 327) néven említi, és a „Burma (ejtsd böрма), l. Birma” (RévaiLex 4:128) név csak második alakként, a Birma szócikkre való utalással jelenik meg. Sokkal valószínűbb, hogy a név az I. vagy a II. világháború után keletkezhetett, mivel az ország egy részének 1919-es román megszállásakor a hadizsákmányként összegyűjtött vasúti járműveket a városon belüli feltűnés elkerülése érdekében ezen a vasútvonalon szállították el Romániába. A II. világháború idején pedig a budapesti vasútállomások és vasútvonalak bombázása miatt a Nagy-Burma vágányának fákkal eltakart részeire menekítették a vasúti járműveket, ezt az adottságát felhasználták az álcázására, és így mentettek meg sok mozdonyt és vasúti kocsit. Péterffy Gergely¹, a MÁV-levéltár szakembere sze-

¹ Szóbeli közlés.

rint a Közlekedési Múzeum is nyomozott a Burma nevek eredete után, de sem ők, sem a soroksári helytörténészek nem találtak érdemleges információt. Ő is azt gyanítja, hogy a vadregényes, fás, bokros környékről kapta a nevét a Nagy-Burma, amelyet jó 10 éve gyalog végigjárt. A legvalószínűbb tehát, hogy a névadást a várostól való távolság, e bonyolult megközelítés, a fával, bokrokkal borított, elhanyagolt környezet determinálhatta. A teljesen lepusztult összekötő vágányt 2021-ben törölték a vasútvonalak sorából. Helyén kerékpárutat terveznek.



2. ábra: A két vasútvonal (1941)

Kis-Burma. Az 1918-ban megtervezett vágánykapcsolat megépítésére csak a II. világháború előestéjén került sor. A kelebiai vonal budapesti szakaszának tehermentesítésére megépített Kis-Burma összekötő vágány Ferencváros vasútállomás Nyugati rendező kihúzóvágányából indult el, majd a Nagykőrösi út mentén, Pesterzsébet és Soroksár határán haladva érte el Soroksár vasútállomást, ahol becsatlakozott a Budapest–Kunszentmiklós–Tass–Kelebia vasútvonalba. A kis kapacitású vasúti kapcsolat a városon belül szinte közúti vasútként üzemelt végig a Nagykőrösi úton, ezért az M5-ös autópálya építéséhez kapcsolódva 1983-ban elbontották a Ferencváros felőli részét. A Soroksárhoz vezető szakasza 1996-ig iparvágányként üzemelt. Mára csak Ferencvárosban

az egyik gubacsi kihúzóvágány Burma neve és Soroksár állomás egyik kihúzóvágánya, valamint a helyére megépült utak vonalvezetése emlékeztetnek a hajdani vasútvonalra. Ez az összekötő vágány a nevét egyértelműen a korábbi Burma után kapta, és emiatt jelent meg a Kis- és a Nagy- előtag is. Péterffy Gergely szerint a Burma nevet hivatalos irat először 1951-ben említi. Az Illatos úti aluljáró törzskönyvében szerepel már a Kis-Burma név. Ezek szerint a név biztosan 1951 előtt keletkezhetett, mert a hivatalos beszédbe kerüléséhez több évnek kellett eltelnie.



3. ábra: Nagy-Burma-vasútvonal (Üllői úti átkelés)
(Forrás: <https://villamosok.hu/balazs/bpvasut/ipvg/burma/index.html>)

Burma. A Pécsi Vasútigazgatóság legeldugottabb vasútvonalát a Barcs–Középrigóc–Sellye–Harkány–Siklós–Villány vonalat is Burmának nevezik a vasutasok. A hivatalos használatban ez a név nem jelent meg, de a napi beszédben így emlegetik ezt a távoli vasútvonalat, amelyen a személyszállítás több részletben már megszűnt, és a sínek jelentős részét is eltulajdonították. Egyes szakaszain áruszállítás még van, így ha valakinek hivatalos útja van erre felé, és megkérdezik tőle, hogy hova tart, a válasz egyszerű: Megyek a Burmába. A név eredete egyértelmű: távoli, közúton szinte megközelíthetetlen, vadregényes tájon kanyarog a vonat. A vasúti pályát beborítja a fák

lombkoronája, a sínek közét egybefüggő gyepréteg borítja, rengeteg a vad, a települések elbújnak a fák mögött. Egyszóval olyan az egész vidék, mint egy távoli egzotikus ország: Burma. Feltehetően a névadást a budapesti Burma-vasútvonal analógiája is elősegítette.

India, Indjija. A távoli nagy ország neve két helyen is feltűnt, de érdekes módon egyik sem az ázsiai országra utal: 1. Kapuvárhoz tartozó pusztá Sopron vmegye kapuvári j.-ban; Kapuvárral lóvasút köti össze. – 2. I., község Horvát-Szlavonországban, I. Indjija (PallasLex.). India/Indjija: A RévaiLex. szerint „India...2. I. község Horvát-Szlavónországban, I. Indjija.” A címszó szerint „Indjija (India), község Horvát-Szlavónországban, Szerém vármegye rumai j.-ban (1910) 6004 német, szerb és magyar lakossal.” „Jelentékeny vasúti csomópont; itt ágazik ki a m. kir. államvasutak Budapest–Zimonyi vonalából az I.-vinkovcei vonal” (RévaiLex. 10: 559). A hajdan Horvátországhoz, jelenleg Szerbiához tartozó település neve Kiss Lajos (FNESZ 1: 628.) szerint „Indjija ’jugoszláviai helység a Szerémségben Karlócától (Sremski Krlovci) délkeletre’ [1455: Indya: Csánki 2: 247; 1882: Indjija: Juhos: Hnt.130] Pusztá szn.-ból keletkezett magyar névadással; vö.1220/1550: Indiam [lat. tárgyragos alak] szn. (VárReg. 51). A vasútvonal megépítésekor az állomásépületre az India név került, és csak a századforduló után cserélték le azt a horvát megnevezésre.

Indiamajor. 1880-ban a kapuvári uradalom bérlői lóvontatású vasutat építettek Kapuvár vasútállomás és Öntésmajor között. Ennek egyik állomása lett Indiamajor. A település a III. katonai felmérés térképén *India pusztá* néven szerepel. A Hanyai vonat című filmben Faragó Sándor kapuvári múzeumigazgató elmondja, hogy a major első említése 1547-ben történt, 1597-ben a Nádasdy-összeírás szerint 14 szalmaház, tehát mintegy 60-70 lakos élt a majorságban. A RévaiLex. címszáva szerint „India, I. Kapuvárhoz tartozó pusztá Sopron vmegye kapuvári j.-ban; Kapuvárral lóvasút köti össze.” A major lakossága a HNT (1907) szerint 151, a HNT (1913) szerint 137, a HNT (1944) szerint 124 lakos. A major 1945 után megszűnt, jelenleg csak egy artézi kút emlékeztet rá, emiatt a Kapuvári GV (gazdasági vasút) már nem használta ezt a nevet. Ha igaz a név XVI. századi eredete, akkor a névadó vélhetően nem az ázsiai India, hanem Kolumbusz Indiának hitt Amerikája lehet. A névadást itt is a lakott településtől való távolsága magyarázza. Ezt a feltételezést erősíti A Hanyai vonat című film kezdő párbeszéde: „Az egyik öregemberhez így szól a filmkészítő: – *Honnan jön, bátyám?* – *Én, kérem, Indiából.* És a másik riportalanyhoz intézett kérdés: – *Hová*

tetszik utazni? – Én, kérem, Mekszikóba” (URL2). A két helynév az azóta már megszűnt Indiamajorra, illetve a napjainkban Fertőújlak néven ismeretes Mekszikópusztára utal. A film a különleges helynevek keletkezését a normális településektől való távolságukkal kívánja megmagyarázni.

Mekszikópuszta. A Hanság szélén található, a hajdani Esterházy hercegi uradalomhoz tartozó major neve a III. katonai felmérés térképén Mexico. Az 1897-ben megépített Fertővidéki HÉV megálló- és rakodóhelyet épített Mexikó néven, és innen a majorig 3,3 km-es vontatóvágányt is létesített a mezőgazdasági termények elszállítására. A HNT (1907) szerint Moson vármegye nezsideri járásában, a Pomogyhoz tartozó pusztának 183 lakója volt. A HNT (1913) már Mekszikópusztaként említi 204 lakossal. A trianoni béke a pusztát elvágtatta az anyatelepülésétől, emiatt Sopron vármegye kapuvári járásába, Sarród községhez került. A HNT (1944) már 314 lakost említi. A Mexikópuszta nevet 1976-ban Fertőújlak névre cserélték, és a településtől távol fekvő vasútállomás is megszűnt (az állomásépület még áll, de lakatlan), ennek ellenére a környékbeliek még mindig használják a 97 lakosú településre a Mekszikó nevet. A pusztának kisvasúti összeköttetése is volt a gazdasági vasúton Kapuvárral. Ezen a vonalon csak tehervonatok közlekedtek Kapuvárra és a petőházi cukorgyárba. A különleges névnek két magyarázata van. Az egyik változat szerint a nevet a Bécsből származó, 1864-ben mexikói császárrá koronázott Habsburg Ferdinánd Miksa főhercegre emlékezve adta az akkori tulajdonos, a sarródi Esterházy család (URL3). A másik változat szerint a kapuvári uradalom legtávolabbi települése a nevet az Indiamajorhoz hasonlóan a nagy távolságról kapta. Messze van, mint Mekszikó.

Vietnám, Ho Shi Minh-ösvény. A Vác–Vácrátót–Galgamácsa–Aszód vonal vasutas beceneve a vietnámi vonal. A közbeszédben ritkán szereplő név a Vasútbarát Magazin 2019. április 9-ei cikk címében tűnik fel: Újra vonattal a vietnámi vonalon. A Budapestet elkerülő összeköttetés középső része, a 15 km hosszúságú Vácrátót–Galgamácsa vonalszakasz a francia–vietnámi háború idején épült, 1951. november 4-én adták át. Ezenfelül a névadást segítette, hogy messze van a fővárostól, kiesik a főútvonalakból, és vadregényes részen kanyarog az önálló, 15 kilométeres szakasza. Az elnevezést erősíti az is, hogy a vonal erdős, bokros-dzsungeles tájon át kanyarog. Péterffy Gergely szóbeli közlése szerint apósa hatvani mozdonyvezetőként a Galgamácsa–Vácrátót összekötő vonalról említette, hogy ők Ho Shi Minh-ösvénynek ismerték, aminek eredete a szolnoki fűtőházhoz

kapcsolódik. Az 1985-ben villamosított vonalon a szolnoki mozdonyvezető továbbított egy tehervonatot Aszódról Vácra. Hazaérkezése után a kollégái megkérdezték, hogy milyen volt a vonal. Azt felelte, hogy mint-ha Vietnámban lett volna, a Ho Shi Minh-ösvényen, mindenhol belógtak a bokrok, fák, alig lehetett oldalra kilátni.

Kambodzsa. Vasutasberkekben időnként a Kőbánya–Kispest–Lajosmizse vasútvonalat nevezik kambodzsai vonalnak. Erre Péterffy Gergely hívta fel a figyelmemet arra utalva, hogy a vonal műszaki állapotának is köze lehetett a távol-keleti ország nevének használatához. Véleményét osztva az elnevezést szerintem is az istenhátamögöttség, a lepusztultság, az elhanyagoltság motiválhatta. Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt sem, hogy a Kambo-dzsa név szépen illeszkedik a Burma és Vietnám névpárhoz.

Amerikai kihúzó. A Keleti pályaudvar egy rövid vágányszakaszát hivatalosan is „amerikai kihúzó”-nak nevezik. A vágány a csarnoki vonatindító vágányok és a tárolóvágányok között teremt kapcsolatot a hajdani Ruggyantaárugyár, a későbbi Taurus előtti vágányszakaszon. A névadás egyik lehetőségeként felmerülhet a gumi alapanyagának amerikai beszerzésére való utalás, de sokkal valószínűbb változat ebben az esetben is a pályaudvar legforgalmasabb területétől való távolság. Ha a csarnoki vágányról kitolt üres szerelvény áthaladt az amerikai kihúzón, akkor már nyugalmas helyre került, nem kell többet foglalkozni vele a csarnoki dolgozóknak.

Marcheggi híd. A hírekben mostanában gyakran emlegetett objektum a Budapest–Vác–Szob vasútvonal felett átívelő, az Angyalföld elágazás és Angyalföld vasútállomás között található, a körvasúthoz tartozó híd. A szobi vasútvonal eredeti neve annak osztrák végpontja miatt marcheggi vonal volt. Marchegg határállomás Ausztriában található Dévénnel szemben, a Morva folyó túloldalán. A híd neve csaknem 100 évig elfeledett volt, a MÁV új budapesti állomásnév-javaslatai között bukkant fel 21 lehetséges budapesti vasútállomás neve társaságában a Földrajzinév-bizottság 2007. június 25-i üléséről készült, 60/572. számú határozatában. Ez a különleges név akkor került be ismételten a köztudatba, amikor mint a millenniumi földalatti lehetséges végállomásaként, illetve a körvasút és a váci vasútvonal közötti átszállási pontként ismertették a fővárosi fejlesztési elképzeléseket.

Összefoglalás

A távoli országok neve a településnevekhez hasonlóan a vasúti névhasználatban olyankor tűnik fel, amikor valamilyen egzotikus, kieső, nehezen megközelíthető objektumot akarnak megkülönböztetni. Ezek a nevek legtöbbször csak a belső kommunikációt szolgálják, néhányuk azonban kitör a szakzsargonból, és a mindennapi kommunikáció része lesz. Az erős nevek azután is megmaradnak, amikor az eredeti objektum a funkcióját elveszíti vagy megszűnik, de az elnevezésük továbbra is színesíti a magyar névkincset. Őrizzük meg sokáig!

Szakirodalom

- Balázs Géza 1983. *Tulajdonnevek a magyar népmesékben II.* (Magyar Névtani Dolgozatok 30.) ELTE Magyar Nyelvészeti Tanszékcsoport Névkutató Munkaközössége. Budapest.
- Balázs Géza – Várkonyi Ildikó 1987. *Tulajdonnevek a magyar népmesékben III.* (Magyar Névtani Dolgozatok 72.) ELTE Magyar Nyelvészeti Tanszékcsoport Névkutató Munkaközössége. Budapest.
- Balázs Géza – Barati Antónia – Robert Wolosz 1989. *Tulajdonnevek a magyar népmesékben IV.* (Magyar Névtani Dolgozatok 80.) ELTE Magyar Nyelvészeti Tanszékcsoport Névkutató Munkaközössége. Budapest.
- Balázs Géza 2020. *Nyelvszokások. A nyelvszokások mint szimbolikus nyelvi cselekvések.* Inter–IKU. Budapest.
- Balázs Géza és Molnár Gergely (szerk.) 2017. *Szemed a pályán legyen! Mozdonyfüstös néprajz.* Magyar Szemiotikai Társaság. Budapest.
- Balázs Géza – Takács Szilvia 2009. *Bevezetés az antropológiai nyelvészetbe.* Pauer–Westermann–Inter–PRAE.HU. Celldömölk–Budapest.
- Bali János – Máté György (szerk.) 2008. *Talpfák. Néprajzi írások a vasútról.* ELTE BTK Néprajzi Intézete. Budapest.
- Csorba Béla 2014. Szolnoktól Sabácig. *Hid* 5: 69–101. https://epa.oszk.hu/01000/01014/00113/pdf/EPA01014_hid_2014_4_069-101.pdf
- FNESZ= Kiss Lajos 1988. *Földrajzi nevek etimológiai szótára I–II.* Akadémiai Kiadó. Budapest.
- HNT (1907), HNT (1913), HNT (1944) = *Magyarország helységnévtára.*
- Keller László 1990. A soroksári vasúti csomópont csatlakozó, összekötő és iparvágányai története (1882–1990). *Vasúthistória Évkönyv.* KÖZDOK. 271–90.
- Keller László 1992. A Budapest–Kelebia (Zimony fővonal és a csatlakozóvonalak története). *Vasúthistória Évkönyv.* KÖZDOK. 337–8.
- Keller László 1998. A hazai vasutak működése és gazdálkodása az első 5 éves terv időszakában (1950–1954). *Vasúthistória Évkönyv.* MÁV Rt. Vezérigazgatóság. 65–103.

- K. Juhász Erzsébet 1998. A Cséry-féle iparvasút, a kőbányai gőzmozdonyú iparvasút, és a köztemetői gőzmozdonyú vasút. *Vasúthistória Évkönyv*. MÁV Rt. Vezérigazgatóság. 259–89.
- Köller László – Vörös József 2017. A Budapest–Kelebia–országhatár vasútvonal története. *Sínek Világa* 1: 24–9. (Elérés: <https://www.sinekvilaga.hu/a-budapest-kelebia-oroszag-hatar-vasutvonal-tortenete?index=1>)
- Lelkes György 2001. *A Magyarország 1903–1912 között törzskönyvezett lakott helyei a XX. század végén*. Magyar Országos Levéltár. Budapest.
- Lovas Gyula 1995. Az első hazai gazdasági vasút a Hanságban. *Vasúthistória Évkönyv*. KÖZDOK. 316–54.
- Marosi Teréz 1981. *Tulajdonnevek a magyar népmesékben*. (Magyar Névtani Dolgozatok 13.) ELTE Magyar Nyelvészeti Tanszékcsoport Névkutató Munkaközössége. Budapest.
- Pammer László 2008. Másfél évszázad keskeny nyomtávolságú vasúton Észak-Nyugat Magyarországon. *Vasúthistória Évkönyv* 2003–2007. MÁV Rt. Vezérigazgatóság. 114–61.
- PallasLex. = *A Pallas nagy lexikona* 1–18. Pallas Irodalmi és Nyomdai Rt., Budapest, 1893–1900. [Elektronikus kiadások: Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 1998.; In: Arcanum DVD könyvtár 6. – Lexikonok, adattárak. Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2004. Elektronikus elérhetőségek: <http://mek.oszk.hu/00000/00060/>, <http://mek.niif.hu/00000/00060/html/index.html>.]
- RévaiLex. = *Révai nagy lexikona* 1–20. Szerk. Révai Mór. 21. Szerk. Varju Elemér. Révai Testvérek Irodalmi Intézet Rt., Budapest, 1911–1935. [Hasonmás kiadás: Babits Kiadó, Szekszárd, 1995–1996. Elektronikus kiadás: Digitalmedia Hungary, Budapest, 2007. Elektronikus elérhetőség: 3–12, 14–5. <http://mek.oszk.hu/06700/06758/>.]
- Villányi Péter 2023. Az Óperenciás-hegyektől az Óperenciás-tengerig. 140 éves nyomozás a Magyar Nyelvőrben. *Magyar Nyelvőr* 537–40. <https://doi.org/10.38143/Nyr.2023.4.537>
- URL1. Fűrjes Szabolcs 2024. Építéshez, meneküléshez: a Nagy-Burma. <https://itthonrolhaza.hu/epiteshez-menekuleshez-a-nagy-burma/> (Letöltés: 2024. 05. 05.)
- URL2. Kisvasút, kisfilm – minden kapuvár blog.hu. https://kapuvar.blog.hu/2009/12/16/kisvasut_kisfilm (Letöltés: 2024. 05. 20.)
- URL3. Tamás Katalin 2018. Hol van Mekszikópuszta? Ilyen gazdag élővilágot csak kevés helyen találni az országban. <https://femina.hu/utazas/mekszikopuszta/> (Letöltés: 2024. 05. 20.)

További internetes források

- <https://www.vasmag.hu/hirek/ujra-vonattal-a-vietnami-vonalon>
- <https://iho.hu/hirek/ha-a-201-es-valto-meselni-tudna-150405> (2008/2015)
- <https://itthonrolhaza.hu/volt-egyszer-egy-vasut-nagy-burma-az-epito-es-a-menekulo-utvonal/>

Európa a XIX. században (a III. katonai felméréssel) | Arcanum Térképek
Kapuvári Gazdasági Vasút – Wikipédia (wikipedia.org) https://hu.wikipedia.org/wiki/Kapuv%C3%A1ri_Gazdas%C3%A1gi_Vas%C3%BAt
Burma-vasút – Wikipédia (wikipedia.org)
Kisvasút, kisfilm – minden kapuvár (blog.hu) https://kapuvar.blog.hu/2009/12/16/kisvasut_kisfilm
Magyarország kisvasútjai 02. A Hanyi Vonat – indavideo.hu, https://indavideo.hu/video/Magyarország_kisvasutjai_02_A_Hanyi_Vonat

Perger Imre

okleveles közgazdász,
nyugdíjas MÁV-igazgató

E-mail: pergeri@t-online.hu

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

Abstract

PERGER, IMRE

COUNTRY NAMES ON THE HUNGARIAN RAILWAYS

The evolution and changes in the names of railway stations have been extensively analysed by numerous scholars. Some names are unofficial but are widely used and their origins are unclear. An intriguing question is how the names of some distant countries or cities, such as Burma, Mecca, America, India, Cambodia, Vietnam, and Marchegg, came to be used in railway naming. The name of a distant country appears in railway naming when it is used to distinguish an exotic, remote, inaccessible place. These names are typically employed for internal communication, although some have become part of everyday communication. The name is transmitted from generation to generation, yet its origins are gradually becoming obscured. Consequently, it is challenging to ascertain the origins of these peculiar yet catchy names. These special names persist even after the original object has ceased to function or lost its significance. However, the intriguing names contribute to the richness of the Hungarian name tradition.

Keywords: railway line names, official, unofficial names, Burma, Mecca, America, India, Cambodia, Vietnam, Marchegg