A CSEPEL VAS- ÉS FÉMMŰVEK VÁGÁNYAINAK ELNEVEZÉSEI

A Csepel Vas- és Fémművek rövid története

A magyar ipart 1848-49 előtt a manufaktúrák jellemezték. A forradalom és szabadságharc meggyorsította a tőkés termelés kibontakozását. Egy falusi zsidó pipakészítő kisiparos fia, Weiss B. Adolf 1852-ben a fővárosba jött, hamarosan ismert terménykereskedő lett, majd az Első Budapesti Gőzmalom RT alapítói között találjuk. Testvére, Wiess B. Arnold az Erzsébet Gőzmalom létesítésében vett részt. Idősebb fia, Berthold, a Károly Gőzmalom alapító részvényese lett. 1857-ben született Pesten kisebbik fia, Weiss Manfréd, aki miután elvégezte a kereskedelmi akadémiát, Németországban dolgozott egy kereskedelmi cégnél. A két testvér engedélyért folyamodott a hatóságokhoz, hogy a IX. kerületi Soroksári út bal oldalán, a Közvágóhíd és a töltés között konzervgyárat létesítsenek.

1882-ben az engedély birtokában indult meg a IX. Máriássy u. 1. telepen az akkor még kicsiny "Weisz Berthold és Manfréd Első Magyar Konzervgyára". Csupán néhány munkást foglalkoztattak. Kezdettől fogva hadi szállítással foglalkoztak. A honvédség részére gyártottak konzerveket, 1889-től ércárut. A konzervgyárat átállították töltényhüvely- és tárgyártásra, Manlicher-töltények számára. 50-60 munkás dolgozott a gyárban. Weiss Manfréd osztrák felesége helyet biztosított számára a Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank igazgatóságában.

1890-ben a gyárban robbanás történt, ezért kevésbé lakott helyre települt át, a Csepel szigetre. A János legelőn 5 holdas területen itt, favázas épületben kilőtt töltényhüvelyek felújításával foglalkoztak. 1892-től 30-40 férfi és 100-110 nő kereste ebben a gyárban a kenyerét. Sikerült megnyerniök az állam támogatását. 15-20%-os haszonnal dolgoztak. 1896 novemberében Weiss Berthold kivált a cégből. 1896-ban Weiss Manfréd fémművet, olvasztót, rafináló üzemet, sárga- és vörösrézlemez-hengerdét, csőhengerművet, csőhúzót üzemeltetett. A lőszergyártást rézhúzó, öntő és fémhengermű szolgálta. Nagyszerű összeköttetései és a gyár egyre növekvő hírneve folytán nyolc évre előre kaptak katonai megrendelést. Weiss Manfréd részt vett más vállalatok alapításában is. A gyár vetélkedett Diósgyőrrel, mint a Monarchia egyik fő hadiszállítója. Kapcsolatai révén a Gyáriparosok Országos Szervezete javasolta, hogy a magánipar állítsa elő a hadsereg szükségletének zömét. A gyár a hadsereg részére tábori sütőkemencéket szállított. Az orosz-japán háborúban a Weiss Manfréd-gyár fegyvereivel győztek a japánok.

Weiss Manfréd mindkét fia a mérnöki pályát választotta. Ők indították meg a hazai repülőgépgyártás. 1911-ben megépült az Új Acélmű. A termelés meghaladta az egész hazai szükségletet. 1920-ban 28 ezer munkás 120 gyárépületben dolgozott Csepelen, ámbár 1919-ben a románok kirabolták a hatalmas üzemet. A békeszerződés értelmében magánszemély nem gyárthatott hadianyagot, ezért formailag bérbe adta a gyárat az államnak és átálltak tejeskannák és más egyéb kisebb-nagyobb

DOI: https://doi.org/10.29178/NevtErt.1991.12

cikkek tömeggyártására. A töltények előállítására készült gépeken mezőgazdasági kisgépeket állítottak elő, a gyűszűtől, a ruhakapcsolótól, egészségügyi cikkektől kezdve a zománc fürdőkádig, mindenfélét gyártottak. A belföldi szállítás 60%-a a Weiss Manfréd Műveké lett. Különleges katonai cikkeket, kerékpárt állítanak elő a Steyr-Daimler-Puch művekkel szerződve. A huszas években autógyártást is kezdeményeztek. Német szabadalommal varrógépeket készítettek. Kartell-megállapodásra jutottak a Rimamurányi Vasművel, a Magyar Rézhengerművel stb.

Dolgoztak az 1929-es világválság idején. Megalakult a Weisz Manfréd Repülőgép és Motorgyár RT. A harmincas évek konjunktúrája idején beindult a lőszergyártás. A Vadásztölténygyár szállítójaként páncél- és "Turán" típusú harckocsigyártás, Zrínyi-lövegek előállítása adott sok munkásnak kenyeret. Megépült a Csepeli Alumíniumgyár. Benne elektrolízissel foglalkoztak. 1935-ben beindult az ásványolajfinomító. 1937-ben fogtak motorkerékpárgyártásba. A Balkánra és a Közel-Keletre fémet vittek ki. 1938 után egy részleg töltényhüvelyeket készített. 1940-ben új alumíniumkemence kezdte meg működését. 1942-ben megépült a Dunai Repülőgépgyár. Ekkor már Németországban alig tudtak termelni. A munka java itt folyt.

1940-ben a honvédségnek szállítanak. A háborús viszonyok miatt a kőbányai sörpincékben folytatták a munkát. A gépeket odaszállították. A fasiszták a Weiss-család több tagját elfogták és elhurcolták. Chorin Ferencet, a családi vállalat képviselőjét a bécsi internáló táborból hozták vissza és kényszerítették, hogy írja alá a "szerződést", amely szerint huszonöt évre átengedi a német SS-nek a gyárat, 5% kezelési költség fejében. Ennek ellenében a Weiss-család tagjai elutazhattak külföldre: Svájcba, Portugáliába.

A háború alatt a gépek és az épületek nagy része elpusztult. 1946-ban az egész állami tulajdonba került. A Weiss-családra, különösen Weiss Alizra nagy szeretettel emlékeznek a vállalat dolgozói. Leleményességüket, takarékosságukat, munkaszeretetüket, emberségüket dicsérik. A Wiess Manfréd gyár WM jelét Cs-vel kiegészítve, W-ből V-t alkotva a Csepel Vas- és Fémművek némileg hasonló rövidítést alkalmaz a régi jelre, mert a külföld csak ezzel a jellel ellátott árut fogad el a gyártól ma is, mert azt hiszik, ez biztosítja a minőséget.

A gyári vasútvonalak

A gyáróriás vasúthálózata 1911-től épült. Ezt az első vonalat a Martin üzem és a Hengerműi között létesítették, keskeny nyomtávú pályán, gőzmozdonyokkal. Kezdettől fogva biztosították a csepeli HÉV-vel a kapcsolatot. 1912-ben a gyár főkapuja mellett leágazást készítettek.

Elsősorban a szénszállítás érdekében hozták létre a rendező pályaudvart három vágánnyal. A vasúti bejárat a gyártelep északkeleti sarkán nyílt meg. Napi 120-150 vagonnyi forgalmat bonyolított le. 1920-ban a Weiss Manfréd gyár külön kikötőt épített a Duna partján. Itt rakták be a gyár készít-

ményeit, elsősorban a hadianyagot, fegyvereket. Olcsóbb és kényelmesebb volt a vízi szállítás. A gyár főútvonala északdél irányban épült. Mára kilenc vágányos rendező pályaudvar bonyolítja le a megnövekedett forgalmat. Alrendező pályaudvart is építettek. A forgalom napi 900 vasúti kocsi, Dieselvontatókkal. A gyári vasútvonal összesen mintegy 52 km hosszú! Ezért az üzemben forgalmi jelzők és egyéb vasúti tartozékok is működnek. Több csonkavágányt is találunk a gyár területén. A nagy terheltség miatt deltavágányok is szükségessé váltak. Kitérőkkel is biztosítják a zavartalan közlekedést. Az egyes vágányokon kívül könyökvágányokat alakítottak ki. Ez utóbbi szakkifejezést a gyárban találták ki, a MÁV-nál nem használatos! A vágány sajátos alakja adta az okot erre a névadásra. Az egyes gyárrészek között a szállítások lebonyolítása érdekében létesítették a -- szintén helyi ötletből elnevezett -- összekötő vágányokat.

A MÁV egyértelmű utasításban szabályozza a vágányok elnevezését. Római számokat kell alkalmazni. Az első az állomáshoz legközelebb eső vágány. Az azzal párhuzamosan elhelyezkedő vágányok növekvő sorrendben kapják a számozásukat. Egyes esetekben arab számjelzést is engedélyeznek, külön indokolt kérésre.

Ezen a gyári területen azonban olyan sűrű és kusza a vasúthálózat, hogy ezt az előírást nem lehetett követni a legjobb szándék ellenére sem. A hivatalos vágányelnevezéseket itt részben a vágány jellege, részben a helye, célja határozta meg. Ezeket látható élvezettel a gyár dolgozói között szóbeszéddel megformálódott, "maguktól" kialakult nevekből avatták hivatalossá. Az eljárás úgy ment végbe, hogy a vágányelnevezések bekerültek a nyilvántartásba, ráírták őket a gyári vasútvonaltérképre. Ennek köszönhető, hogy a hivatalos és nem hivatalos vágányelnevezések között alig van különbség. Legtöbbször rövidüléssel képzik a megváltozott hivatalos nevekből a népi elnevezést -- ha egyáltalán megváltoztatják azt. Ezekben az esetekben sem idegen a dolgozóktól a hivatalos elnevezés. Némi büszkeséggel emlegetik, hogy ilyen gazdag névanyagot alkottak a gyárban, a munkásoknak is van képzelőerejük.

1986 tavaszán a Történelmi Társulat Csepelt bemutató kirándulásán, a Helytörténeti Múzeumban, a gyárat is bemutató tárlókban fedeztem fel néhány érdekes, addig számomra ismeretlen megjelölést. Elmondták, hogy a gyár területén sok ilyen elnevezés él. Oda azonban csak a Magyar Nyelvtudányi Intézet hivatalos támogatásával jutottam be. Ezt Balogh Lajos tanár úr ajánlatára kaptam meg. Így 1986 nyarán bemehettem az Ipari Központba. Adatközlőim rendkívül készségesen, örömmel álltak az ügy rendelkezésére. Szívesen emlékeztek a gyár múltjára és egymással versengve mondták az érdekesnél érdekesebb adatokat. Idősebbek és középkorúak voltak közöttük, de valamennyien a gyár régi dolgozói közül kerültek ki, jól ismerték a gyárat és közeli kapcsolatban álltak a fizikai munkásokkal. Ugyanis adatközlőim mindegyike főiskolát vagy egyetemet végzett. Munkámat nehezítette, hogy nem közlekedhettem szabadon az üzem területén a balesetveszély miatt.

Mégis váratlanul gazdag gyűjteményre bukkantam. A vágánytérkép már a mondott gyűjtés eredménye.

A vágányokra vonatkozó irodalmat dr. Szegedi Mihály jogász volt szíves megadni a MÁV vezérigazgatóságon. A Csepel Vas- és Fémművek vágányelnevezéseivel nem foglalkoztak eddig. Az az eltérés a MÁV-nál tapasztaltaktól, hogy itt a hivatalos és a nem hivatalos elnevezések között -- mint azt dolgozatomban bemutatom -- kisebb a különbség. Természetesen ezeknek a neveknek megvan a maguk Csepel Vas- és Fémművekre vonatkozó összetéveszthetetlen jellegzetességük.

A földrajzi nevekhez hasonlóan a vágánynevek is őrzik a múltat: ma már nem létező gyárak, termékek, gépek, épületek kelnek életre említésükkor. Az adattár összeállításakor mégsem követhettem teljesen a földrajzi neveknél megszokott eljárást. A térképen a számozást nem végezhettem el a földrajzi nevekre bevált módon. 1. A balról jobbra és észak-dél irányú sorszámozás elvégzése is súlyos nehézségeket okozott volna a kacskaringós, hosszú vágányokon. 2. Az elnevezések egyes csomópontok köré tömbösödnek. Teljesen áttekinthetelenné vált volna az anyag, ha a megszokott, "szabályszerű" számozást alkalmaztam volna. Mentségemre szolgáljon, hogy ez a számozási rendszer nem a vágányelnevezésekre készült, így használata a vágányok elnevezésére nem adhat kötelező utasítást.

A gyűjtést a földrajzi neveknél alkalmazott gyűjtőívekhez hasonlóan összeállított ívek segítségével végeztem. Először a gyűjtés helye és időpontja került feljegyzésre. Erre a kérdésre csaknem azonos a válasz minden esetben. A Csepel Vas- és Fémművekben, 1986 nyarán történt, egymáshoz közeli keltezésekkel. Az adatközlő személyi adatai után a vágány sorszáma, majd hivatalos neve következett. Ezután megtudakoltam, hogy milyen célt szolgál ez a vágány. Mi volt a megfelelő üzemrész rendeltetése A dolgozók nyelvhasználatában szokásos elnevezések felől érdeklődtem, megjegyezve azt, ha a hivatalos nevet egyáltalán nem vagy csak ritkán használják. Fűződik-e az üzemrész elnevezéséhez valamilyen esemény, hagyomány, szólás, babona, stb., valamint névmagyarázat -- szól a hatodik kérdés. Az erre adott válaszokból vázlatosan szinte az egész üzem története kirajzolódott! A vasútnál használatos berendezési tárgyak és ezek alkalmazása felől érdeklődtem a továbbiakban. Végül a földrajzi névgyűjtésben szokásos kérdést tettem fel: a vágány neve a hol, honnan, hová kérdésre hogyan hangzik? Értelemszerűen minden esetben a síkbeli ra-/re-, -on/-en/-ön, -ról/-ről ragokkal élnek. Ezeknek a ragoknak a vágánynevek rövidült változatainak használata során döntő megkülönböztető szerepük van! Például innen is lehet tudni a szöveg- összefüggésből kiragadva, hogy a Disznóól vágányról, nem pedig a Disznóólról, illetőleg a Téglagyári vágányról, nem pedig a Téglagyárról van szó. A "vágány" megjelölést ugyanis előszeretettel hagyják el a mindennapos beszédhelyzetekben. Ekkor "Téglagyárba" jelentésétől megkülönbözteti a rag, a "Téglagyárra" vágánynév helyragos irányt jelölő alakja.

A 137 vágánynak 332 elnevezését gyűjtöttem össze. Ebben a térképen szereplő írott I., II. stb. számokkal jelzett

hivatalos névtől eltérőnek tekintettem az első, második vagy egy, kettő, stb. népi elnevezést, hiszen már ebből a megjegyzésből is kitűnik, hogy milyen sokféleképpen lehet értelmezni, vagyis kimondani a hivatalos neveket. Eszerint egy-egy elnevezés hivatalos változatára átlagban 2--4 ragadványnév jut. A hivatalos és a ragadványnév csak három esetben teljesen eltérő. Ezek a hivatalos név adásakor már ismeretesek voltak, nyilván eufemisztikus célzattal nem kerültek rá a hivatalos nevek listájára. Egyébként a hivatalos nevek rövidülésével, mindössze 11 esetben rövidüléssel és toldalékolással alakították ki a ragadványneveket. A 11 esetből az előbb említett eufémizmus miatt elhagyott név került elő ismét két esetben, tehát csak 9 a valódi toldalékok száma. Ezeket tekinthetjük a hivatalos nevek megalkotása utáni újabb képződményeknek. A többi ragadványnév másodlagos jellegű, hiszen az eredeti ragadványnevek alapján készültek a hivatalos nevek. Ezért a dolgozat végén, a rendszerezés során nem különítettem el a hivatalos nevektől a ragadványneveket.

Az Adattárban csupa nagybetűvel írtam először a vágány hivatalos nevét a hol, honnan, hová kérdésre adott válasz ragjaival kiegészítve. Utána a kérdőíven követett sorrend szerint a vágány régi és mai rendeltetését írtam le. Ha még ezek után is szükségesnek mutatkozott, akkor részletesebb névmagyarázatot adtam a gyűjtöttek alapján. A népi elnevezést is csupa nagybetűvel és a megfelelő helyragokkal ellátva közöltem. Ha több is akadt, akkor természetesen valamennyit felsoroltam. A MÁV-nál alkalmazott hasonló szokásokra, jelzésekre minden esetben ugyancsak utaltam. A meghagyott eredeti sorszámozás előnye itt is megmutatkozott, mert hiszen egyetlen csokorban tárgyalhattam az azonos üzemekhez vezető, azokat kiszolgáló vágányokat. Ez nemcsak rövidítette a munkát, de nagyban növelte az áttekinthetőségét is.

ADATTÁR

1. NÉGYES KAPU CSONKA, NÉGYES KAPU CSONKA VÁGÁNY -ra, -n, -ról, -ra, -on, -ról. Ez a IV. számú kapunál húzódó csonka vágány.

2. PALÁNK VÁGÁNY, PALÁNK -ra, -on, -ról. Régebben itt volt az üzem kerítése.

3. ACÉLMŰ FŐVÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ebből indulnak ki az Acélműben haladó vágányok. Ez a MÁV-nál szokásos név átvétele.

4. GYEPSORI VÁGÁNY, GYEPSOR -ra, -on, -ról. Ma már nem létező gyepsor emlékét őrzi. Leggyakrabban: KURVÁK VÁGÁNYA, KUPLERÁJ VÁGÁNY -ra, -n, -ról, -ra, -on, -ról. Minden humoros töltés nélkül. Ezen a helyen ugyanis 1947-48-ig több kis nyilvánosház működött. Ekkor lebontották -- teszik hozzá adatközlőim némi rosszallással. A Csőgyár megépítésekor helyezték kintebbre a gyár kerítését, és újabb vágányokat is építettek.

5. KÖNYÖK VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Az 5a, b, c, d olyan "mint az emberi könyök, ha behajlik". Ez a területrész u-

gyanis rendező pályaudvarként működik. A "könyökök" arra szolgálnak, hogy a kocsik rendezésekor ne kelljen minden alkalommal elmenni a vágány távoli végére. Ezt a "könyök" nevet itt találták ki, a MÁV-nál nem használatos. Roppant büszkék is rá éppen ezért.

6. Tervezett, de még el nem készült vágány számára tartják fönn ezt a sorszámot.

7. CSŐGYÁR V. SZÁMÚ CSONKA -ra, -n, -ról. A Csőgyárba menő vágány. Gyakorlatban is használatos elnevezés. A tervek szerint meg fog szűnni. A Csőgyár négy vágányát általában így emlegetik: CSŐ EGY, CSŐ KETTŐ, CSŐ HÁROM, CSŐ NÉGY -re, -en, -ről/-ra, -on, -ról. CSŐGYÁR EGY, CSŐGYÁR KETTŐ, CSŐGYÁR HÁROM, CSŐGYÁR NÉGY -re, -en, -ről/-ra, -on, -ról.

8--21. ACÉLMŰ I. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ II. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ IV. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ V. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ VI. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ VII. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ VIII. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ IX. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ X. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ XI. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ XIII. SZÁMÚ VÁGÁNY, ACÉLMŰ XIV. SZÁMÚ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A hármas számú vágányt kiselejtezték, 1972-ben már megszűnt. Volt ACÉLMŰ XII. SZÁMÚ VÁGÁNY is, de ebből lett a VASÖNTŐ XII. Mindennapos név: ACÉL EGY, ACÉL KETTŐ, ACÉL NÉGY, ACÉL ÖT, ACÉL HAT, ACÉL HÉT, ACÉL NYOLC, ACÉL KILENC, ACÉL TIZ, ACÉL TIZENEGY, ACÉL TIZENHÁROM, ACÉL TIZENNÉGY -re, -en, -ről/-ra, -on, -ról. Gyakori még: ACÉL EGYES, ACÉL KETTES, ACÉL NÉGYES, ACÉL ÖTÖS, ACÉL HATOS, ACÉL HETES, ACÉL NYOLCAS, ACÉL KILENCES, ACÉL TIZES, ACÉL TIZENEGYES, ACÉL TIZENHÁRMAS, ACÉL TIZENNÉGYES -re, -en, -ről /-ra, -on, -ról. A kiselejtezett hármas számú és a Vasöntőhöz került tizenkettes számú vágányt a 10. és a 19. sorszám hiánya jelzi a térképen. Már az ábrán sem szerepelnek! A 8--21. vágány szolgálja ki az Acélművet.

22--26. VASÖNTŐ X. SZÁMÚ VÁGÁNY, VASÖNTŐ XI. SZÁMÚ VÁGÁNY, VASÖNTŐ XII. SZÁMÚ VÁGÁNY, VASÖNTŐ XIV. SZÁMÚ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Népi elnevezések: VASÖNTŐ TÍZ, VASÖNTŐ TIZENEGY, VASÖNTŐ TIZENKETTŐ, VASÖNTŐ TIZENNÉGY -re, -(e)n, -ről. Ritkábban népi elnevezéssel: VAS TÍZ, VAS TIZENEGY, VAS TIZENKETTŐ, VAS TIZENNÉGY -re, -(e)n, -ről. Legtöbbször azonban így nevezik: ÖNTŐDE TÍZ, ÖNTŐDE TIZENEGY, ÖNTŐDE TIZENKETTŐ, ÖNTŐDE TIZENNÉGY -re, -(e)n, -ről. Annak, hogy a tíznél kezdik a számozást, történeti okai vannak. Ugyanis a 17. és 22. sorszámozású vágány össze volt kötve. Ez az egykori összekötő vágány volt az ACÉLMŰ TIZES. Ha már volt tizes -- gondolták --, legyen a következő a tizenegyes. Minthogy a Vasöntő 24. és 26. ponttal jelölt vágánya között helyezkedik el az Acélműhöz tartozó 20. pont, vagyis az Acélmű XIII. számú vágánya, ezért a Vasöntőben kihagyták azt a sorszámot a vágányok jelölésekor. Egyúttal a térképen átugrották a 25. sorszámot is. Ezek a vágányok szolgálják ki a Vasöntőt, de most egyáltalán nem használják, csak az Acélmű részén. A vágányokon homokhegy található. Ott szárítják az öntődei homokot.

27. POSZTÓGYÁRI SZEGDARU -ra, -n, -ról. Az itt szereplő SZEG-nek semmi köze sincsen a szöghöz, de még az "alszeg", "felszeg" kifejezésben szereplő "szeg"-hez sem! A megszűnt

Szerszámgépgyár rövidítése akart lenni. Ugyanis a Szerszámgépgyárban (röviden Gépgyárban) volt itt egy daru és a Szerszámgépgyárnak ehhez a darujához ment ez a vágány. A daru azóta megszűnt, de az elnvezés megmaradt. Népi elnevezés: POSZTÓGYÁRI VÁGÁNY -hoz, -on, -ról.

27.a. POSZTÓGYÁRI DELTA -ra, -n, -ról. A MÁV alőírása szerint itt fordítják meg a vonatokat, azért, hogy a kerekek szabályosan, egyformán álljanak. A gyár egész területén ez az egyetlen ilyen fordító sín, ezért általános a rövid alakú elnevezés: DELTA -ra, -n, -ról.

27.b. POSZTÓGYÁRI ÖSSZEKÖTŐ -re, -n, -ről. A sín formájáról. Népi elnevezés: POSZTÓGYÁRI EGYENES -re, -en, -ről. A Posztógyár területén haladó ilyen alakú sín. Megjegyzésre méltó, hogy a Posztógyárban nem mondják hozzá, hogy "Posztógyári", csak így nevezik röviden, hogy EGYENES -re, -en, -ről. A vágány szót is rendszerint elhagyják.

27.c-d. POSZTÓGYÁRI SZENES I.-II. Valaha ezeken a vágányokon ugyanis szenet raktak. Népi elnevezése az egész gyár területén POSZTÓGYÁR EGY, POSZTÓGYÁR KETTŐ -re, -(e)n, -ről. A "szenes" nem szerepel a népi elnevezésben. A Posztógyár dolgozói még rövidebben nevezik: EGY, KETTŐ -re, -(e)n, ről.

28. BOGNÁR VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezen a helyen állt a bognárműhely. Most is van itt műhely, de nem faipari munkát végeznek benne. A népi elnevezés ritkán mondja a vágány szót, legtöbbször a gyár dolgozói így mondják: BOGNÁR -ra, -on, -ról. Ez a vágány ma használaton kívül van. A 29-30-as sorszámra terveztek valamiféle vágányt, de még nincsen kész. A sorszámokat azért fenntartják a készülő vágányoknak.

31. EG-DARU- KERÉKPÁRGYÁR -ra, -on, -ról. Három részből áll az elnevezés. Az első: EG. Ez az Egyedi Gépgyár rövidítése. Ennek a használatában áll ez a vágány. Az elnevezés második része, a daru arra utal, hogy az Egyedi Gépgyár a nagysúlyú anyagokat rakja be, ezen a sínen és ehhez a munkához emelődarut kell használnia. A szó harmadik része, a Kerékpárgyár új keletű. Azért egészítették ki vele az EG—DARU elnevezést, mert újabban ott rakja be a Kerékpárgyár a kerékpárjait. Fontos az elnevezése, mert az fizet a CSESZÜ (Csepeli Erőmű és Szolgáltató Vállalat)-nak, aki használja. A CSESZÜ valójában csak az 1970-es évekig létezett, de a köztudatban erősen él a neve. Most Hőerőmű és Szolgáltatási Vállalat, sőt HŐERŐMŰ ÉS SZOLGÁLTATÁSI KÖZÖS VÁLLALAT (CSMHSZKV) a hivatalos neve, tehát CSEPEL MŰVEK HŐERŐMŰ ÉS SZOLGÁLTATÁSI KÖZÖS VÁLLALAT. Ez a hosszú nevű vállalat ügyel a gyáróriás útjaira, vágányaira, villamos hálózatára.

32.a-b. KÖZPONTI ÚTI DÉL--ÉSZAK -re/-ra, -en/-on, -ről/-ról. Az üzem közepén haladó vágány. Nem mondják a köznapi szóhasználatban a "vágány"-t. Sőt, még az égtáj elnevezése sem él a népi megjelölésben. Egyetlen vágány két része, csak pénzügyi okok miatt kellett két részre bontani a hivatalos elnevezésben.

33. Tervezett, de el nem készült vágány sorszáma.

34. ELEKTRÓDA CSONKA VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Régebben ott volt az Elektródagyár, de most Móron gyártják az elektródákat, innen az Elektródagyár elköltözött. Népi elnevezés: E-

LEKTRÓDA CSONKA -ra, -n, -ról.

35. LEMEZRAKTÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ma is ott található a Lemezraktár. Népi elnevezése ugyanez!

36. ERŐMŰ FŐVÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ez az Erőmű központi vágánya. Népi elnevezése ugyanez.

36.a. ERŐMŰ MEGELŐZŐ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Az Erőműben arra használják, hogy ha az Erőmű fővágányán már áll valamilyen vasúti szerelvény, akkor ennek a vágánynak a segítségével azt meg lehet előzni. Az Erőműnél használatos elnevezése: MEGELŐZŐ VÁGÁNY -ra, -on, -ról.

36. b. KÉV VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Régen itt dolgozott a metró, még építésvezetőségük is üzemelt itt. Ezen a vágányon anyagot szállítottak a részükre. Ma már megszűnt itt a KÉV.

37. TEKERCSELŐ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A ma már nem létező TEKERCSELŐ ÜZEM területén halad.

38. "C" KAZÁNHÁZI PERNYÉS -re, -en, -ről. Az Erőmű területén a Főépületen kívül kazánházak vannak. Ezeket a megépítés sorrendjében abécé rendben nevezték el: A, B, C kazánháznak. Valaha sok pernye volt, amit a gumigyártáshoz használtak, ha leülepedett, festékgyártáshoz is alkalmas volt. Minthogy ma már pernye nincsen, ezért a köznapi beszédben ennek a vágánynak a nevéből is eltűnt ez a megjelölés. Népi elnevezés: C KAZÁNHÁZ -ra, -on, -ról. Ez a vágánynév.

39. "B" KAZÁNHÁZI SALAKOS -ra, -on, -ról. Népi elnevezés az üzem dolgozói körében: B KAZÁNHÁZI VÁGÁNY, B KAZÁNHÁZ -ra, -on, -ról.

40. TURBINA GÉPRÉSZES -re, -en, -ről. Itt a műhelyben, a gépházban rakják össze a turbinákat. Népi elnevezés: TURBINA VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Több turbina nincsen az egész üzemben.

41. "A" KAZÁNHÁZI FÉSZER -re, -en, -ről. Tetővel ellátott, nyitott szín található a vágánynál, az A Kazánház mellett, innen a vágány elnevezése. Népi elnevezés: FÉSZER VÁGÁNY, Á KAZÁNHÁZ -ra, -on, -ról.

42. SAVLEFEJTŐ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezen a vágányon rakják a kénsavat. Népi elnevezés: SAVLEFEJTŐ -re, -n, -ről.

43. REZES VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezen a vágányon rakják ki a bejövő réz legnagyobb részét. Kisebb mértékben folyik ott alumíniumberakodás is.

44--44.a. NAGYTÖMEG I., NAGYTÖMEG II. -re, -en/-n, -ről. Valaha ezen a helyen tömegcikkeket gyártottak, pl. szögeket, kapcsokat, stb. Még a Weiss Manfréd-időkben a tulajdonos dolgozóinak itt gyártott zománcedényeket, amikor általános hiány mutatkozott ebben. Most rézfinomító és előkészítő csarnok található a vágány mellett, de a vágánynév a régi gyártmányokra utal. Az élőnyelvben szereplő név: NAGYTÖMEG -re, -en, -ről, ill. NAGYTÖMEG KETTŐ -re, -n, -ről. Az utóbbinál épület van, ezért a vágányt nem használják.

45--45.a. LIZI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. LIZI CSONKA -ra, -n, -ról. Régebben és ma is elektrolízist végeznek ezen a helyen. Ennek a szónak szellemes becézett változata a népi elnevezés: LIZI -re, -n, -ről. A népi elnevezés is megkülönbözteti a LIZI CSONKÁ-t ettől.

46--47. CSŐHEGESZTŐ I.-II. -re, -en/-n, -ről. Ez a két vágány a Csőhegesztő üzem belsejében halad, erről kapta a

nevét. A mindennapi szóhasználatban: CSŐHEGESZTŐ EGY, CSŐHEGESZTŐ KETTŐ szerepel.

48--50.a. TEMETŐ I. SZÁMÚ VÁGÁNY, TEMETŐ II. SZÁMÚ VÁGÁNY, TEMETŐ III. SZÁMÚ VÁGÁNY, TEMETŐ IV. SZÁMÚ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Valaha, a háború előtt ott volt a temető, de az első világháború előtt már felszámolták. Népi elnevezés: TEMETŐ EGY, TEMETŐ KETTŐ, TEMETŐ HÁROM, TEMETŐ NÉGY -ra/-re, -on/-en/-n, -ról/-ről. Tréfás hangzású, amikor sorszám nélkül használják vágánynévként: TEMETŐ -be, -ben, -ből.

51. ÚJ CSŐGYÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A régi Csőgyári Vágány keletre volt. Erre a területre tervezte Weiss Manfréd az Acélművet. Ugyanez a népi elnevezés.

52--54. HENGERMŰ I. SZÁMÚ VÁGÁNY, HENGERMŰ II. SZÁMÚ VÁGÁNY, HENGERMŰ III. SZÁMÚ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Furcsa dolog, de itt nincsen és nem is volt sohasem Hengerműd. Valószínűleg azért kapta mégis ezt a nevet a vágány, mert innen ágazik a Hengerműd felé a sínpár. Így nevezik népi elnevezéssel: HENGERMŰ EGY, HENGERMŰ KETTŐ, HENGERMŰ HÁROM -ra/-re, -on/-en/-n, -ról/ről.

55. SZINESFÉMRAKTÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Itt van a SZINESFÉMRAKTÁR. MHSZ-től eltérően egybeírják az üzemben. Népi elnevezése megegyezik a hivatalossal.

56. CSŐHORGANYZÓ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A vágány mellett Csőhorganyzó üzem van. Népi elnevezése azonos a hivatalossal.

57-66. HONVÉD IV. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD V. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD VI. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD VII. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD VIII. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD IX. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD X. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD XI. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD XII. SZÁMÚ VÁGÁNY, HONVÉD XIII. SZÁMÚ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Népi elnevezés: HONVÉD NÉGY, HONVÉD ÖT, HONVÉD HAT, HONVÉD HÉT, HONVÉD NYOLC, HONVÉD KILENC, HONVÉD TÍZ, HONVÉD TIZENEGY, HONVÉD TIZENKETTŐ, HONVÉD TIZENHÁROM -ra/-re, -on/-en/-ön, -ról/ről. HONVÉD VIII. KITÉRŐ -re, -n, -ről. Ez a nyolcas vágányról tér el, nem vezet másik vágányhoz. Népi elnevezése: HONVÉD KITÉRŐ -re, -n, -ről. Térképen 61.a. 66.a. HONVÉD XIII.A. VÁGÁNY -ra, -ron, -ról. A HONVÉD XIII.-ból kiágazó vágány. Népi elnevezése: HONVÉD TIZENHÁROM Á -ra, -n, -ról. 62.a. HONVÉD IX. ÖSSZEKÖTŐ -re, -n, -ről. Népi elnevezése: HONVÉD KILENC ÖSSZEKÖTŐ, ÖSSZEKÖTŐ -re, -n, -ről. Ugyanis, ha valamit visznek a HONVÉD IX. VÁGÁNY-ra, akkor arra átmegy. Ez a 61.a. és a 62. vágányt köti össze. Ennek a vágánycsoportnak az elnevezése a Weiss Manfréd-idők katonai üzemére utal, -- amint valamennyi adatközlőm hangsúlyozta. A Duna feltöltött területén épültek. A 64. sorszámú vágányok helyén a Duna folyt. A feltöltés úgy történt, hogy az Erőműből salakot hordtak ide, így annak elvitelére sem volt gond és jól felhasználták az új terület kialakítására. A vágányokra rakták a hadianyagot és az egykori kikötőbe szállították. Nem tudták megmagyarázni, hogy miért kezdték a számozást a négyesnél. Feltételezhető, hogy egykor létezett az első három vágány is. Ezeken régen hadianyagot rakodtak.

67. TANK VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Amikor régen megindult az olajfűtés, akkor itt történt az olaj lefejtése. Ma már nem használatos. Népi elnevezés: megegyezik a hivatalossal.

68--69. Még meg nem épült vágányok számára fentartott sorszámok.

70--71. SZÉNTÉR I. VÁGÁNY, SZÉNTÉR II. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Régen itt nagy széntelep terült el. Ma már a széntelep irodája is megszűnt. Még a külsők is megkülönböztetik a két vágányt. Népi elnevezés: SZÉNTÉR EGY, SZÉNTÉR KETTŐ -re, -en/ -n, -ről.

72. NAGYDARU VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Valaha egy nagyon nagy daru volt ott, a vállalat legnagyobb daruja. Ma már van annál nagyobb is, de ez az elnevezés őrzi a múltat. Népi elnevezés azonos a hivatalossal.

73. Még el nem készült vágány számára fenntartott sorszám.

74. ERŐMŰ SZÉNTÉR VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Az Erőművet szolgálja ki. Népi elnevezésben néha a hivatalos szerepel, de néha SZÉNTÉRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Így különböztetik meg a 70--71. sorszámon szerepelő SZÉNTÉR I. és SZÉNTÉR II. vágányoktól.

75. KISDARU VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ma is van ott egy daru, ez adta az elnevezés alapját. Népi elnevezés: KISDARU -ra, -n, -ról.

76--79. SZIVATTYÚ I. VÁGÁNY, SZIVATTYÚ II. VÁGÁNY, SZIVATTYÚ III. VÁGÁNY, SZIVATTYÚ IV. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A lefejtéshez használatos szivattyú ma is e mellett a vágány mellett működik, ezért nevezték el így ezeket a vágányokat. Népi elnevezés: SZIVATTYÚ EGY, SZIVATTYÚ KETTŐ, SZIVATTYÚ HÁROM, SZIVATTYÚ NÉGY -ra/-re, -on/-en/-n, -ról/-ről.

80. DUNAI OLLÓ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Duna mellett szabad téren áll a "névadó" olló. Van a műhelyben is olló egyébként. Az anyagot felvágják és a felvágás után megy a Martinba. A köznapi beszédben: DUNAI OLLÓ -ra, -n, -ról. Régebben ez a vágány kitérő volt.

81--82. SZIVATTYÚ FELSŐ VÁGÁNY, SZIVATTYÚ ALSÓ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A 82. vágány a fővágány. Voltaképpen ennek az északi része a 81. jelű és a déli része a 82. jelű vágány. A vágány mellett elhelyezett szivattyútelepről kapta a nevét. Népi elnevezés: SZIVATTYÚ FELSŐ, SZIVATTYÚ ALSÓ -ra/-re, -n, -ról/-ről. Így egyértelműen megkülönböztethető a 76--79. sorszámú vágányoktól.

83. Még meg nem épült vágány számára fenntartott sorszám.

84. PARTFALI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ez a legnyugatibb fekvésű vágány és a partfalon halad. Népi elnevezése: PARTFAL -ra, -on, -ról.

85--87. Még meg nem épült vágány számára fenntartott sorszám.

88. HÁROMSZÖG VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A vágány némileg háromszög alakra emlékeztet. Szerepe hasonló a DELTÁ-hoz, bár némileg attól eltérő. Népi elnevezése megegyezik a hivatalossal.

88.a. VARRÓGÉPGYÁRI CSONKA -ra, -n, -ról. Ez a HÁROMSZÖG VÁGÁNY egyik "oldalának" meghosszabbítása, ezért "csonka". Régen a VARRÓGÉPGYÁR volt ott, most pedig azon kívül a FÉMMŰ és a KONFEKCIÓGYÁR is ott van. Népi elnevezése ugyanez.

89. DUNAI OLLÓ EGYENES -re, -en, -ről. A 80. sorszámon említett Duna mellett elhelyezett ollóról kapta a nevét. A MÁV-szabvány kimondja, hogy ha a kitérő más irányban halad, akkor ez a vágány kapja az egyenes elnevezést. Népi elnevezése azonos a hivatalossal.

90--98. RENDEZŐ I. VÁGÁNY, RENDEZŐ II. VÁGÁNY, RENDEZŐ II. VÁGÁNY, RENDEZŐ IV. VÁGÁNY, RENDEZŐ V. VÁGÁNY, RENDEZŐ VI. VÁGÁNY, RENDEZŐ VII. VÁGÁNY, RENDEZŐ VIII. VÁGÁNY, RENDEZŐ IX. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ez a gyár területén a másik rendező pályaudvar. Népi elnevezés: RENDEZŐ EGY, RENDEZŐ KETTŐ, RENDEZŐ HÁROM, RENDEZŐ NÉGY, RENDEZŐ ÖT, RENDEZŐ HAT, RENDEZŐ HÉT, RENDEZŐ NYOLC, RENDEZŐ KILENC -ra/ -re, -on/-en/-ön/-n, -ról/-ről. Az egész gyár területén. A Rendező pályaudvar dolgozói így nevezik, csak számmal a vágányokat: EGYES, KETTES, HÁRMAS, NÉGYES, ÖTÖS, HATOS, HETES, NYOLCAS, KILENCES -ra/-re, -on/-en/ön, -ról/-ről, előfordul gyakran így is: EGY, KETTŐ, HÁROM, NÉGY, ÖT, HAT, HÉT, NYOLC, KILENC -ra/-re, on/-en/-ön, -ról/-ről.

99. RENDEZŐ IX. CSONKA -ra, -n, -ról. Egyik végén sem csatlakozik másik vágányhoz, ezért nevezik "csonká"-nak. Népi elnevezés a gyár egész területén: RENDEZŐ CSONKA -ra, -n, -ról. A vasutasok között elnevezése: CSONKA -ra, -n, -ról.

100. FÉMMŰ EGYENES VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Fémműnél halad a vágány, egyenes vonalban, innen a neve. Ámbár a Fémmű egyetlen vágánya, mégis használják az "egyenes" megjelölést. Népi elnevezéséből sem hiányzik ez: FÉMMŰ EGYENES -re, -en, -ről.

101. HÍD VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezen a helyen volt az ún. BAGOLYVÁR, benne egy hídmérleg. Ámbár a hídmérleg megszűnt, de nevének első részét megőrizte ennek a vágánynak a neve. Népi elnevezése azonos a hivatalossal.

102. FŰRÉSZ CSONKA -ra, -n, -ról. Volt itt egy igen nagy fűrészgép, azt kellett a vágánynak kiszolgálnia. Ma már nincsen itt fűrész. Népi elnevezés: azonos a hivatalossal.

103. PFT. CSONKA VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Az első tag rövidítés. Jelentése Pályafenntartás, vagyis mozaikszó. A második tag arra utal, hogy nem csatlakozik egyik vége semmiféle vágányhoz. Azért épült, hogy ne zavarjon semmit az itt folyó tevékenység. Népi elnevezése: PÉEFTÉ -re, -n, -ről.

104. FASZENES VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Régen itt nagy halomban faszenet tartottak. Ezzel fűtöttek. Ma már ezt a fűtési módot nem alkalmazzák. Helyette most a fűtéshez palackokat tárolnak itt. Népi elnevezés: azonos a hivatalossal.

105. SZÁLLÍTÁSI VÁGÁNY, BARAKK VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezen a helyen van a szállítási részleg, a tranzit raktár. Népi elnevezés: mindkét hivatalos név előfordul.

106. ÚJ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ma már van ennél újabb vágány is, de amikor ezt elnevezték, akkor ez volt a legújabb vágány. Népi elnevezés: ugyanaz.

107. KIKÉSZÍTŐ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Itt folyik a gyártmányok kikészítése. Népi elnevezés: KIKÉSZITŐ -re, -n, -ről.

108. FÚRÓCSŐ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ez olyan üzemrészen halad, amelyben a csövet ún. tüskével kifúrják. Népi elneve-

zés: FÚRÓCSŐ -re, -n, -ről.

109--112. CSŐGYÁR I. VÁGÁNY, CSŐGYÁR II. VÁGÁNY, CSŐGYÁR III. VÁGÁNY, CSŐGYÁR IV. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezek a vágányok szolgálják ki a Csőgyárat. Népi elnevezés: CSŐGYÁR EGY, CSŐGYÁR KETTŐ, CSŐGYÁR HÁROM, CSŐGYÁR NÉGY -ra/-re, -on/-en/-n, -ról/-ről. Néha még rövidebben is: CSŐ EGY, CSŐ KETTŐ, CSŐ HÁROM, CSŐ NÉGY -ra/-re, -on/-en/-n, -ról/-ről.

113. MÁV BEJÁRATI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Itt jönnek be a MÁV szerelvényei a Rendező Pályaudvarra, itt rakják be az árut, majd innen szállítják el a MÁV kocsijai. Csak a MÁV használja. Népi elnevezés: azonos a hivatalossal.

114--118.a. FŰTŐHÁZ I. VÁGÁNY, FŰTŐHÁZ II. VÁGÁNY, FŰTŐHÁZ III. VÁGÁNY, FŰTŐHÁZ IV. VÁGÁNY, FŰTŐHÁZ V. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A 117. sorszámot közben kihagyták egy tervezett, de el nem készült vágány számára. Ezért kapta az utolsó a 118.a. sorszámot. Régen gőzösök működtek itt, és ezen a területen, a Fűtőházban látták el a mozdonyok fűtését. Népi elnevezés: FŰTŐHÁZ EGY, FŰTŐHÁZ KETTŐ, FŰTŐHÁZ HÁROM, FŰTŐHÁZ NÉGY, FŰTŐHÁZ ÖT -ra/-re, -on/-en/-ön, -ról/-ről.

119. HENGERMŰI FŐVÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Hengerművet szolgálja ki. Népi elnevezése azonos a hivatalossal.

120. SALAKOS FŐVÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ma már itt nincsen salak, de az elnevezésben megmaradt az utalás a régi állapotra. Népi elnevezés: SALAKOS -ra, -on, -ról.

121. ÚJ OLAJRAKTÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Az új olajraktárhoz vezető vágány. Népi elnevezés legtöbbször: OLAJRAKTÁR -ra, -on, -ról. Néha ÚJ OLAJRAKTÁR -ra, -on, -ról.

122. MÉH VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Melléktermék és Hulladékgyűjtő Vállalat Telepére visz ez a vágány. Népi elnevezés: MÉH -re, -en, -ről, vagy TELEP -re, -en, -ről.

123. TÉGLAGYÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Weiss Manfréd idejében itt Téglagyár volt. Ez a vágány kivezet a gyárból. Népi elnevezés: TÉGLAGYÁR -ra, -on, -ról.

124. FÉMMŰ KÜLSŐ RAKTÁR -ra, -on, -ról. Ezt a vágányt olyan régen nem használják, hogy vastag derekú fa nőtt rajta. Éppen ezért népi elnevezése nincsen. A Honvédelmi Minisztérium "ideiglenesen" megtiltotta a használatát.

124.a. FÉMMŰ KÜLSŐ RAKTÁR CSONKA -ra, -n, -ról. Ezt is olyan régen nem használják, hogy a vágányon vastag derekú fa nőtt. A Honvédelmi Minisztérium "ideiglenesen" ezt sem engedi használni, ezért népi elnevezése ennek sincsen.

124.b.--127. NÖVÉNYOLAJ (NORMA) I. VÁGÁNY, NÖVÉNYOLAJ (NORMA) II. VÁGÁNY, NÖVÉNYOLAJ (NORMA) III. VÁGÁNY, NÖVÉNYOLAJ (NORMA) IV. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Növényolajgyárban haladó vágányok. Népi elnevezésük: NÖVÉNYOLAJ EGY, NÖVÉNYOLAJ KETTŐ, NÖVÉNYOLAJ HÁROM, NÖVÉNYOLAJ NÉGY -ra/-re, -on/-en/-n, -ról/-ről, a gyár egész területén. A Növényolajgyárban leggyakrabban: NORMA -ra, -n, -ról -- sorszám megjelölése nélkül.

128. DISZNÓÓL VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Weiss Manfréd itt tartotta a disznókat, hogy feletesse velük a konyhai hulladékot. Népi elnevezés: DISZNÓÓL -ra, -on, -ról.

129. DIESELJAVÍTÓ VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Itt javítják a Diesel-vonatokat. Népi elnevezés: DÍZELJAVÍTÓ -ra, -n, -ról.

130. IPARI GÁZGYÁR III. VÁGÁNY -ra, -on, -ról. Ezt leselejtezték. Népi elnevezése: GÁZGYÁR -ra, -on, -ról.

131. Még meg nem épült, de tervezett vágány számára fenntartott sorszám.

132. ÚJ SZEGGYÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Szerszámgépgyár nevének rövidítésére alkotott mozaikszó a Szeggyár. Népi elnevezés: ÚJ SZEGGYÁR -ra, -on, -ról.

133--134. TRAFÓGYÁR I., TRAFÓGYÁR II. -re, -en, -ről. Népi elnevezés: TRAFÓ EGY, TRAFÓ KETTŐ -re, -en/-n, -ről. A Transzformátorgyárnál lévő vágányok.

135. SZERSZÁMGÉPGYÁRI VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Szerszámgépgyárban halad. Népi elnevezés: SZERSZÁMGÉPGYÁRI -ra, -n, -ról.

136. SZERSZÁMGÉPGYÁRI VÁGÁNY II. -re, -n, -ről. Népi elnevezés: SZERSZÁMGÉPGYÁRI KETTŐ -re, -n, -ről. Ez is a Szerszámgépgyárban halad.

137. SZERSZÁMGÉPGYÁR CSONKA VÁGÁNY -ra, -on, -ról. A Szerszámgépgyárban haladó csonka vágány. Népi elnevezés: SZERSZÁMGÉPGYÁR CSONKA -ra, -n, -ról.

A következőkben rendszerbe foglalom ezeket az érdekes ragadványneveket.

I.

Vannak közöttük olyan elenevezések, amelyeket egyetlen indíték jellemez.

1. Több esetben a v á g á n y m a g a a d j a a névadás indítékát.

A. Alakja: a. MÁV-szabvány szerint: Delta, Egyenes, Csonka.
b. Helyi szokásból: Könyök vágány, Könyök, Háromszögvágány.

B. Rendeltetése: a. MÁV-szabvány szerint: Megelőző vágány.
b. Helyi szokásból: Összekötő, Péefté.

C. Kora: Új vágány.

2. Gyakori az, hogy a sínpárt a v á g á n y e l h e l y e z k e d é s e szerint nevezik el:

A. A gyárban elfoglalt helye szerint: Palánk vágány, Palánk, Gyepsor, Központi út, Partfali vágány, Partfal, Telep.

B. Annak a műhelynek vagy egyéb helynek a nevét említik a vágány neveként, amely mellett az halad, vagy amelyet kiszolgál: Posztógyári vágány, Széntéri vágány, Bognár, Bognár vágány, Lemezraktári vágány, KÉV vágány, Tekercselő vágány, Fészer vágány, Savlefejtő, Savlefejtő vágány, Rezes vágány, Nagytömeg, Lizi, Lizi vágány, Temető, Csőhorganyzó vágány, Faszenes vágány, Barak vágány, Kikészítő, Kikészítő vágány, Fúrócső, Fúrócső vágány, Salakos, MÉH, Téglagyár, Téglagyári vágány, Norma, Disznóól, Disznóól vágány, Dízeljavító, Dízeljavító vágány, Szervíz, Gázgyár, Színesfémraktári vágány, Szerszámgépgyári vágány.

C. Annak a gépnek vagy berendezési tárgynak a nevét adják, amelynek a közelében halad: Kupleráj vágány, Turbina vágány, Bagolyvár, Híd vágány.

D. A műhelyben előállított gyártmány rendeltetése szerint Tank vágány.

E. A vágány közelében tartózkodó személyek szerint: Kurvák vágánya.

3. A vágány s o r s z á m a is adhatja a nevét: Egy, Kettő, Három, Négy, Öt, Hat, Hét, Nyolc, Kilenc, Egyes, Kettes, Hármas, Négyes, Ötös, Hatos, Hetes, Nyolcas, Kilences.

Gyakori eset, hogy két indíték hatására alakult ki a vágány elnevezése.

1. A vágány a l a k j a é s e l h e l y e z k e d é s e: Négyes kapu csonka vágány, IV. kapu csonka.
2. A vágány a l a k j a é s a z a z ü z e m , amelyet kiszolgál: Acélmű fővágány, Posztógyári delta, Posztógyári egyenes, Elektróda csonka vágány, Elektróda csonka, Lizi csonka vágány, Lizi csonka, Fémmű egyenes vágány, Fémmű egyenes, Salakos vágány, Erőmű fővágány, Szerszámgépgyári csonka, Szerszámgépgyári csonka vágány, Fűrész csonka, Hengerműi fővágány.
3. A vágány a l a k j a é s r e n d e l t e t é s e: PFT csonka vágány, Rendező csonka.
4. A vágány a l a k j a é s a g é p i b e r e n d e z é s amelyet kiszolgál: Elektróda csonka vágány, Elektróda csonka, Varrógépgyári csonka, Rendező csonka.
5. A vágány r e n d e l t e t é s e é s e l h e l y e z k e d é s e: Erőmű megelőző vágány.
6. A vágány r e n d e l t e t é s e é s a m ű h e l y , amit kiszolgál: Posztógyári összekötő, Erőmű megelőző vágány, Homvéd kitérő.
7. A vágány k o r a é s a m ű h e l y n e v e: Új olajraktári vágány, Régi téglagyári vágány, Régi téglagyár, Új szeggyári vágány, Új szeggyár.
8. A leggyakoribb kételemű elnevezésfajta az, hogy az üzem vagy egyéb hely nevét kapcsolják össze a s o r s z á m m a l: Acélmű I. számú vágány, Acél egy, Acél egyes, Acélmű II. számú vágány, Acél kettő, Acél kettes, Acélmű IV. számú vágány, Acél négy, Acél négyes, Acélmű ötös számú vágány, Acélmű V. számú vágány, Acél ötös, Acélmű VI. számú vágány, Acél hat, Acél hatos, Acélmű VII. számú vágány, Acél hét, Acél hetes, stb., Cső egy, Cső kettő, stb., Vasöntő X. számú vágány, Vasöntő tíz, Vas tíz, Öntőde tíz, Vasöntő XI. számú vágány, stb., Posztógyár egy, Posztógyár kettő, Nagytömeg I., Nagytömeg egy, Nagytömeg II., Nagytömeg kettő, Csőhegesztő I., Csőhegesztő egy, Csőhegesztő II. stb.
9. A vágány r e n d e l t e t é s e é s s o r s z á m a: Rendező I. vágány, Rendező II. vágány, stb.
10. Gép vagy b e r e n d e z é s i t á r g y é s s o r s z á m: Szivattyú I. vágány, Szivattyú II. vágány, stb.
11. A m ű h e l y n e v e j e l z ő v e l e l l á t v a: Új csőgyári vágány, Fémmű külső raktár.

12. J e l z ő v e l ellátják a g é p v a g y b e r e n d e z é s i t á r g y nevét: Turbina géprészes, Nagydaru vágány, Kisdaru vágány, Kisdaru, Dunai olló vágány, Dunai olló, Szivattyú felső vágány, Szivattyú alsó vágány, Szivattyú felső, Szivattyú alsó.
13. Jelzővel ellátott g y á r r é s z: Központi úti észak, Központi úti dél.
14. K é t helymegjelölés, ill. gyárrész: Erőmű széntér vágány.

Előfordul, hogy három indíték alapján születik meg a vágány elnevezése:

1. A gyárnak a neve, a sorszám és a vágány alakja: Csőgyár V. számú csonka.
2. A gyárnak a neve, jelzővel ellátott másik helymegjelölés és a vágány formája: Fémmű külső raktár csonka.
3. Két gyár, illetőleg helymegjelöléshez sorszám: Posztógyári szenes I., Posztógyári szenes II..
4. A jelzővel ellátott gyárelnevezés még sorszámot is kap: Ipari gázgyár III. vágány.
5. Két gyár, illetőleg helymegjelöléshez még gép neve: Posztógyári szegdaru.
6. Jelzős gépelnevezés társul a vágány alakjának nevéhez: Dunai olló egyenes.
7. Jelzős helymegjelöléshez még egy jelzőt ragasztottak: QC kazánházi pernyés, "B" kazánházi salakos.
8. Jelzős helymegjelölést követ még egy hely neve: "A" kazánházi fészer.
9. Két gyárelnevezés fog közre egy gépnevet: EG-daru— Kerékpárgyár.
10. A vágány rendeltetése sorszámmal bővül még a vágány alakjára utaló névvel: Rendező IX. csonka.
11. A gyárban előállított termék rendeltetése sorszámmal és a vágány rendeltetését jelző szóval bővül: Honvéd VIII. kitérő, Honvéd IX. összekötő, Homvéd kilences összekötő.
12. Két gyárelnevezés kap még sorszámot is: Növényolaj (Norma) I. vágány, Növényolaj (Norma) II. vágány, stb.

Vagyis a kételemű névadás esetében a lehetséges 137x137= 18769 változatból 12 valósult meg 0,064%. A háromelemű nevek között kisebb a megvalósítási arány: 137x137x137=2571383 közül mindössze 12, vagyis csupán 0,0004%. Természetesen ez is a háromelemű névadási divat ritkaságát támasztja alá.

76 féle egyelemű, 202 két indíték alapján keletkezett név és 19 három indíték szerint keletkezett elnevezés található a vágánynevek között. Összesen eszerint 297 név található az anyagban.

Különböző nevekként vettem számba azokat, amelyekben szerepelt a 'vágány' szó, és azokat, amelyekben nem szerepelt. Az egyetlen indíték szerint alkotott nevek között azonban azonosnak tekintettem a számláláskor az egyalakúakat, akkor is, ha más helyen fordultak elő. Ebben a kis statisztikában együtt szerepel a hivatalos és a nem hivatalos névanyag.

II.

Hasonlítsuk össze a hivatalos és a népi elnevezéseket!

A. Rendkívül ritka, de előfordul, hogy a népi elnevezés hosszabb a hivatalosnál (vágány szóval bővül): Négyes kapu csonka vágány.

B. Teljesen egyezik a hivatalos és a köznapi elnevezés: Acélmű fővágány, Bognár vágány, EG-daru-Kerékpárgyár, Lemezraktári vágány, stb.

C. Rövidebb a hivatalos elnevezésnél a legtöbb esetben a népi elnevezés:

a/ Palánk, Acél egy, Acél egyes, Acél kettő, Acél kettes, stb. Ezeknél a népi elnevezés a hivatalosnál a vágány szóval rövidebb.

b/ Más szó marad el a hivatalosból: Cső egy, Cső kettő, CSő három, stb.

D. Rövidüléssel és toldalékolással keletkezett a hivatalosból a népi név: Kurvák vágánya, Kupleráj vágány, Öntőde tíz, Öntőde tizenegy, stb.

E. Új kifejezés szerepel: Kurvák vágánya, Kupleráj vágány, Telep.

III.

Hangulatát tekintve csaknem mindegyik közömbös. Már a hivatalos név is derűs: Lizi vágány, Lizi névben. Hangulatos a Bagolyvár elnevezés. Humoros a Temető -- ha vágánynevet jelent. Durva a Kupleráj vágány, valamint a Kurvák vágánya elnevezés.

Adatközlők névsora

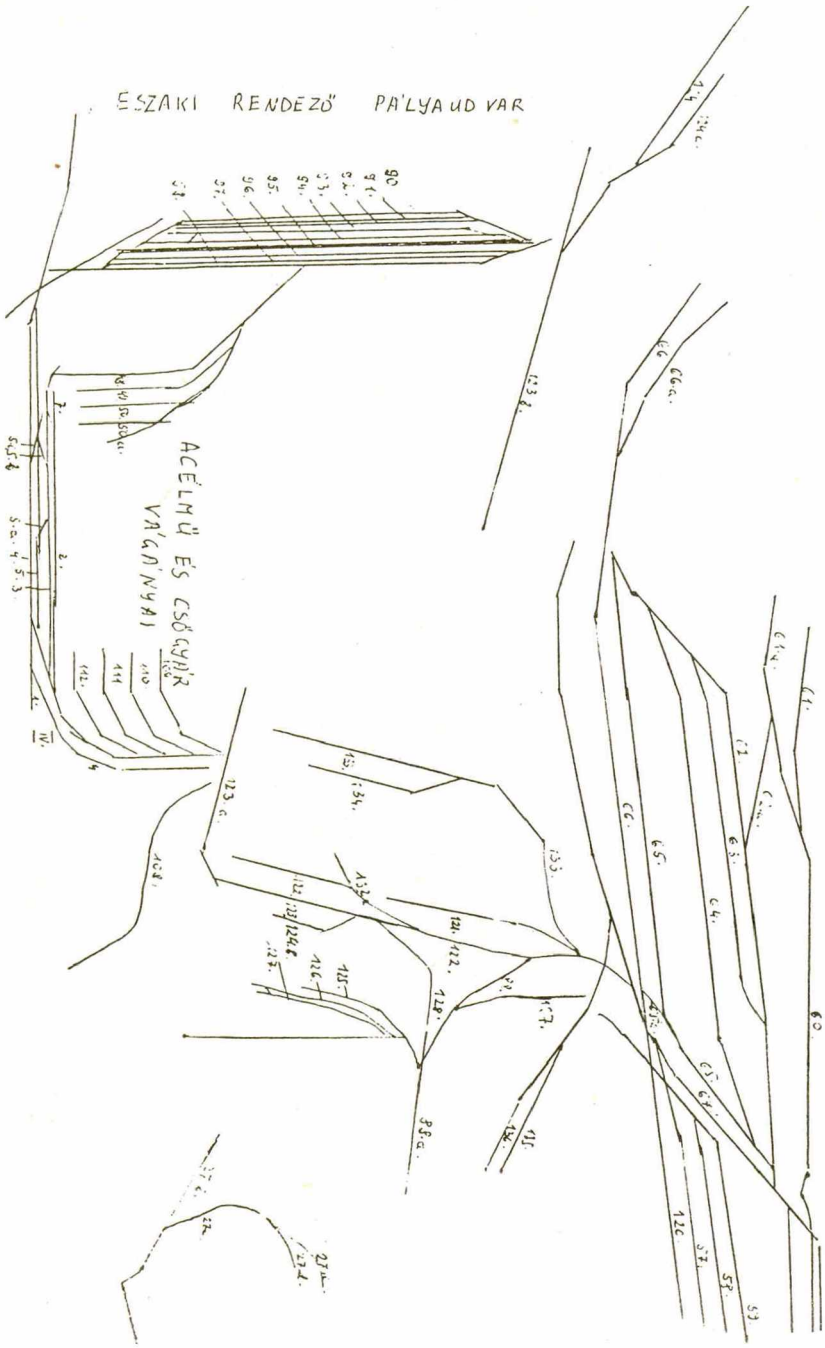
1. Glasner János, 62 éves építészmérnök. Egyetem. A Csepel Vas és Fémművek Ipari Központjában nyugdíjasként dolgozik. Lakcím: XXII. Erdősor u. 46.
2. Gölöncsér Gyula, 37 éves közgazdász. Egyetem. A Csepel Vas és Fémművek Ipari Központjában energia- és környezetvédelemmel foglalkozik. L.: IX. Mester u. 34.
3. Kun Ferenc, 38 éves vasútmérnök. Győri Műszaki Közlekedési Főiskola. Vasúti előadóként dolgozik a Csepel Művek Közszolgáltatási Osztályán. L.: XI. Krusper u. 30. I. 7.
4. Varényi László, 62 éves gépészmérnök. Egyetem. A Csepel Vas és Fémművek Ipari Központjában nyugdíjasként dolgozik. L.: Veder u. 10.

A felhasznált irodalom jegyzéke

1. HAJDÚ MIHÁLY, A Csepel-sziget helynevei. Akadémiai Kiadó, Bp., 1982.
2. BACZONI GÁBOR, Iratok a Csepel Vas- és Fémművek történetéhez. Bp., 1977.

3. BEREGSZÁSZI SÁNDOR--DR. RADOS KORNÉL, A Csepel Vas- és Fémművek fejlődéstörténetének főbb építészeti vonatkozásai. Bp., 1969.
4. BERÉNYI ZSUZSANNA ÁGNES, A Budapesti Nagyvásártelep mikrotoponímiája. Bp., 1983.
5. BERÉNYI ZSUZSANNA ÁGNES, Egy kisiparos cég története az államsegélyek tükrében. Üzemtörténeti Értesítő 1985. 45-48.
6. INCZE MIKLÓS--JENEI KÁROLY, A Csepelen megtelepült ipari és kereskedelmi vállalatok története. Csepel története. Bp., 1965. 129-175.
7. KUBINYI ANDRÁS, Csepel története a vasgyár alapításáig. Bp., 1965.
8. SCHELKEN PÁLMA, Csepeli Csőgyár története. Bp., 1984.
9. Magyar Életrajzi Lexikon.
10. Új Magyar Lexikon.

BERÉNYI ZSUZSANNA ÁGNES


ÉSZAKI RENDEZŐ PÁLYAUDVAR
ACÉLMŰ ÉS CSÖGYÁR VÁGÁNYAI

